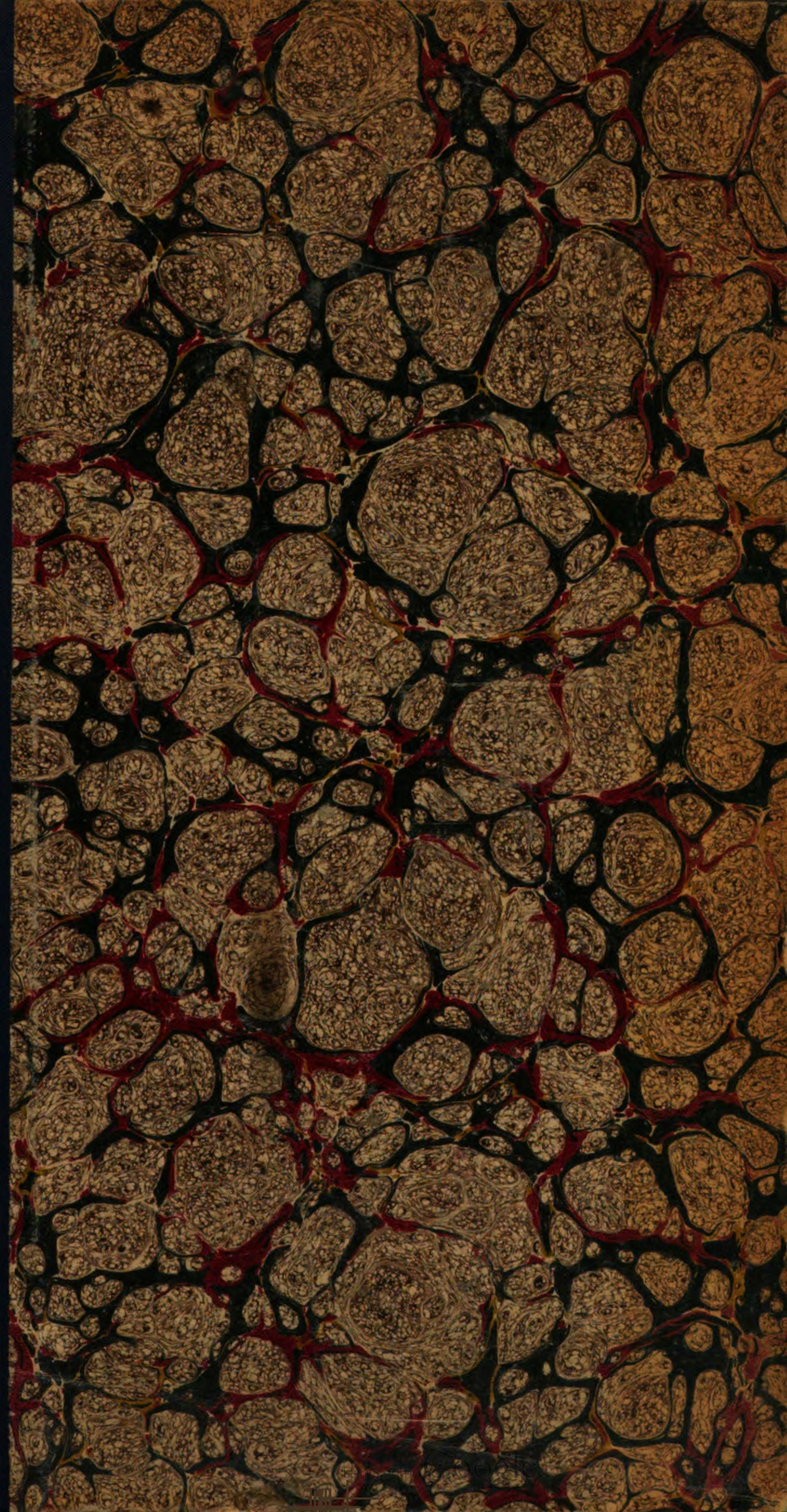
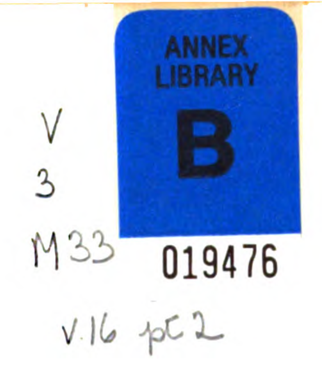



ANNEX
LIBRARY
B
V
3
M33
019476
v.16 pt2

HOME USE RULES.

Books not needed for instruction or research are returnable within 4 weeks.

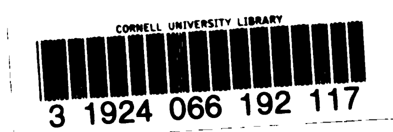
Volumes of periodicals and of pamphlets are held in the library as much as possible. For special purposes they are given out for a limited time.

Borrowers should not use their library privileges for the benefit of other persons.

Books not needed during recess periods should be returned to the library, or arrangements made for their return during borrower's absence, if wanted.

Books needed by more than one person are held on the reserve list.

Books of special value and gift books, when the giver wishes it, are not allowed to circulate.



Marine-Rundschau

Sechzehnter Jahrgang, II. Teil

Juli bis Dezember 1905 (Hefte 7 bis 12)



Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1905
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Inhaltsverzeichnis des Jahrganges 1905

II. Teil (Hefte 7 bis 12)

der

„Marine-Rundschau“.

Größere Aufsätze.

	Seite
Die Schlacht in der Koreastraße. (Mit 1 Skizze.)	817—828
Schulbildung und Seeoffizierlaufbahn. Von einem Seeoffizier	829—835
American Naval Policy. (Mit 1 Skizze.)	836—846
Die Neuordnung der französischen Marineräte	847—854
Die Sommerversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft in Danzig. 21. bis 24. Mai 1905. (Mit 1 Abbildung.)	855—861
De Lanessan und Lockroy zum französischen Flottenprogramm	862—869
Die wirtschaftliche und handelspolitische Bedeutung der Weltmeere. Von Dr. Max Eckert, Kiel	870—889
Über die Vermessung des deutschen Schutzgebietes in der Südsee. (Mit 1 Karte und 1 Textskizze.)	890—903
Ersatz, Ausbildung, Beförderung der Seeoffiziere der Hauptseemächte	941—957
Die wirtschaftliche und militärpolitische Stellung der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean. Von Kapitänleutnant Raeder	958—1007
Das französische Kabelnetz in Ausführung und Projekt. (Mit 1 Karte.) Von Oberleutnant zur See Gartzke	1008—1028
Die Marineliteratur im Jahre 1904	1029—1053
Die Seeschlacht bei Tsushima. (Mit 3 Skizzen und 1 Karte.)	1054—1066
Die finanzielle Seite des russisch-japanischen Krieges. Von Prof. Dr. Helfferich	1129—1190
Sommerversammlung der Institution of Naval Architects in London. 19. bis 21. Juli 1905	1191—1201
Das neue französische Flottenprogramm und der Haushaltvoranschlag der Marine für das Jahr 1906	1202—1209
Moltke und die Flotte. Von v. Schmerfeld, Hauptmann, zugeteilt dem Großen Generalstabe	1210—1232
Zur Beurteilung der Pekinger Vorgänge von 1898. Ein Blatt aus Chinas jüngster Geschichte von Sinicus	1289—1306
Die wirtschaftliche und militärpolitische Stellung der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean. Von Kapitänleutnant Raeder. (Schluß.)	1307—1321

Seite

Einiges über moderne Seetaktik. (Mit 3 Abbildungen.) . . . . 1322—1332
Die französischen Flottenmanöver im Jahre 1905. Von Kapitän zur See z. D. M. 1333—1344
Sprengungen unter Wasser. (Mit 5 Abbildungen.) Von C. E. Bichel, Hamburg 1345—1357
Der Stamm der Friesen und die niederländische Seegeltung. Von Professor Dr. Dietrich Schäfer . . . . 1358—1366
Meinungsaustausch. I. Flaggschiffe und ihre taktische Stellung. (Mit 1 Skizze.) — II. Zur Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe. Von Korvettenkapitän Gädeke . . 1367—1376
Die Marine-Vorlage 1906 . . . . 1421—1432
Bemerkungen zur Flottennovelle und Denkschrift zum Etat 1906. (Mit 1 Dislokationskarte.) . . . . 1433—1453
Grundlegende Artilleriefragen für die Armierung von Schiffen. Von Oberst z. D. W. v. Scheve . . . . 1454—1466
Nelsons Taktik in der Trafalgar-Schlacht. (Mit 11 Abbildungen.) . . . . . . 1467—1486
Das Unterwasserboot im Kriege. (Mit 1 Abbildung.) . . . . 1487—1496
Die Schaffung des deutschen Kabelnetzes. Von Dr. R. Hennig . . . . 1497—1503
Über Pflichten der Neutralen im Seekriege . . . . 1504—1512

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland 904, 1067, 1233, 1377, 1513
England 908, 1072, 1239, 1381, 1519
Frankreich 914, 1079, 1246, 1387, 1524
Vereinigte Staaten von Nordamerika 918, 1088, 1257, 1390, 1528
Italien 924, 1254, 1393, 1534
Japan 925, 1095, 1268, 1536
Rußland 922, 1086, 1250, 1397, 1538
Österreich-Ungarn 1539
Dänemark 1267, 1399
Schweden und Norwegen 925, 1096
Schweden 1267, 1400, 1540
Norwegen 1541
Griechenland 1541
Türkei 1541
Bulgarien 1097

Verschiedenes.

Nauticus 1905, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. 1098
Studie über die Seestrategie. Von René Daveluy 1102
Neue Bestimmungen für die Seeoffizierprüfung in der französischen Marine 1106
Die für das Jahr 1906 geplanten Indiensthaltungen der französischen Marine 1110
S. M. S. „Olga“ 1269
Sanitätsbericht über die Kaiserlich Deutsche Marine für den Zeitraum vom 1. Oktober 1902 bis 30. September 1903 1273
Seetaktik in zerstreuter Ordnung. Von H. Vignot. (Mit 1 Abbildung.) 1401
Der Gesetzentwurf über die Dienstpflicht in der französischen Marine 1405
Motorboote für Kriegsschiffe 1542
Neuregelung der Kommandoverhältnisse in den französischen Flottenstützpunkten 1542
Die Neuordnung der französischen unterseeischen Verteidigung 1544



Seite

Literatur.

Kaiserliche Marine — Deutsche Seewarte: Atlas der Gezeiten und Gezeitenströme für das Gebiet der Nordsee und der britischen Gewässer. — Atlas der Stromversetzungen auf den wichtigsten Dampferwegen im Indischen Ozean und in den ostasiatischen Gewässern 927
Kaiserliche Marine — Deutsche Seewarte: Dampferhandbuch für den Atlantischen Ozean . 928
„Marinlitteratur Föreningen": Die Handelsblockade und der wahrscheinliche Einfluß einer solchen auf Schweden. Von Holmberg. — Der Einfluß der Seemacht auf Feldzüge zu Lande nach der Schlacht bei Waterloo. Von Callwell. — Die Marineorganisationen der europäischen und der hervorragenden anderen auswärtigen Staaten. Von Lybeck. — Maritime Operationsbasen 929
Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für das Mittelmeer. I. Teil: Ostküste Spaniens und Balearen, Südküste Frankreichs und Korsika 929
Graphischer Kalender für 1905 929
Lange, Friedrich: Reines Deutschtum 930
René, Carl: Kamerun und die deutsche Tsadsee-Eisenbahn 930
Armee-Rangliste für 1905. — Marine-Rangliste für 1905. — Rangliste der Beamten der Kaiserlichen Marine für 1905 931
Hawes, Ch. H.: Im äußersten Osten. Von Korea über Wladiwostok nach der Insel Sachalin 931
„Deutsche Alpenzeitung" 931
v. Kalinowski, Walter Erdmann: Der Krieg zwischen Rußland und Japan 931
Graf v. Wilamowitz-Moellendorf: Besteht eine gelbe Gefahr? 931
Verzeichnis der Kaiserlich Deutschen Konsulate. — Verzeichnis der Konsuln im Deutschen Reich 932
„Kritische Blätter für die gesamten Sozialwissenschaften" 932
v. Drygalski, A.: Die russische Seemacht usw. — Deutsche Übersetzung von: Klado: Marine russe 932
Wolf, Eugen: Deutsch-Südwestafrika 932
Barkow, Rudolf: Studien zur Frage der Gasturbine 932
Deutsche Seewarte: Einrichtungen zur Bestimmung der Deviation und zur Kompensierung der Kompasse auf eisernen Schiffen in den an der Nord- und Ostsee gelegenen Häfen . . 932
Dr. Krümmel, Otto: Die deutschen Meere im Rahmen der internationalen Meeresforschung. — Sechstes Heft der „Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin" 933
Dietrich, Max: Die Dampfturbine von Rateau, mit besonderer Berücksichtigung ihrer Verwendung als Schiffsmaschine 933
Sorb: Quittons la Méditerrannée et la Mer de Chine 933
Weyer, B.: Taschenbuch der Kriegsflotten, 6. Jahrgang, 1905 1116
v. Normann-Friedenfels, E., und Heinze, J.: Nautisch-technisches Wörterbuch für die Marine. Vol. II, Part. I. (A—K): Englisch, Französisch, Deutsch, Italienisch 1116
Handbuch zur Instruktion des technischen Personals der Kaiserlichen Marine 1116
Dr. Zenneck, J.: Elektromagnetische Schwingungen und drahtlose Telegraphie 1117
Graf Reventlow, E.: Deutschland in der Welt voran? 1117
Ferber: Leitfaden für den Unterricht in Dienstkenntnis 1117
Dr. Abelsdorff, Walter: Die Wehrfähigkeit zweier Generationen mit Rücksicht auf Herkunft und Beruf 1118
Nansen, Fridtjof: Norwegen und die Union mit Schweden 1118
Zschokke, Bruno: Sprengmittel und Sprengarbeit beim Bau des Simplontunnels . . . 1118
Dr. Kuckuck, P.: Der Strandwanderer. Die wichtigsten Strandpflanzen, Meeresalgen und Seetiere der Nord- und Ostsee 1118
Schroeder, Oswald: Mit Kamera und Feder durch die Welt. Schilderungen von Land und Leuten nach eigenen Reiseerlebnissen 1119, 1552
You, André: Madagascar. Histoire, Organisation, Colonisation 1119
Dr. Stenzler, Rudolf, und Dr. Lindner, Franz: Lehr- und Lesebuch der Geschichte für die unteren Klassen des Königlich Preußischen Kadettenkorps 1120
Flugschriften des Alldeutschen Verbandes: v. Liebert: Nationale Forderungen und Pflichten. — Dr. Joachim Graf v. Pfeil: Deutsch-Südwestafrika jetzt und später 1120

Seite

Harms und Dr. Braun: Die Lohnsysteme der Marineverwaltung und Versuche zu ihrer Fortentwicklung . . . 1120
Hillgers illustrierte Volksbücher: Graf Reventlow, E.: Die deutsche Flotte und ihre Aufgaben . . . 1120
Seidel, A.: Die deutschen Schutzgebiete und ihr wirtschaftlicher Wert . . . 1120
Dr. Scholz, Franz: Drahtlose Telegraphie und Neutralität . . . 1121
Laverrenz, Victor: Eine lustige Orientfahrt . . . 1121
Hübner, Max: Militärische und militärgeographische Betrachtungen über Marokko . . . 1275
Beda, Willy: Japan am Ende seiner Ruhmesbahn? . . . 1275
v. Krohn, Luise: Vierzig Jahre in einem deutschen Kriegshafen . . . 1275
v. Hellwald, Friedrich: Die Erde und ihre Völker . . . 1276
Wickenhagen, H., v. Schenkendorff, E., Schmidt, F. A.: Jahrbuch für Volks- und Jugendspiele . . . 1276
Behrmann, Max Th. S.: Hinter den Kulissen des mandschurischen Kriegstheaters . . . 1277
The Naval Pocket-Book 1905 . . . 1277
Frhr. v. Schleinitz: Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser . . . 1277
Wieck, B.: Meine Kriegserinnerungen aus dem Feldzuge 1870/71 . . . 1277
Schmidt-Dargitz und Dr. Köbner: Die deutsche Kolonial-Gesetzgebung. Achter Band . . . 1278
Unterrichtsbriefe für das Studium des Englischen und Französischen . . . 1278
Wanka, Josef: Das Postwesen in Österreich, nebst Berücksichtigung des Postwesens in Deutschland und dem weiteren Auslande. 5. Heft: Seeposten in Deutschland, Seewesen usw. . . . 1278
Kuchinka, Alexander: Der Kampf um Port Arthur . . . 1278
Dr. Lenschau: England in deutscher Beleuchtung . . . 1279
Entscheidungen des Reichs-Militärgerichts. 7. Band . . . 1279
Graf zu Reventlow, E.: Der russisch-japanische Krieg, nebst einer Beschreibung von Japan, Korea, Russisch-Asien und einer Geschichte dieser Länder von Dr. G. Döring . . . 1407
Denkwürdigkeiten aus dem Leben des General-Feldmarschalls, Kriegsministers Grafen von Roon . . . 1408
Laverrenz, Victor: Deutschlands Kriegsflotte. Eine Darstellung der Entwicklung und des gegenwärtigen Bestandes der gesamten Reichsmarine, ihrer Organisation, ihres Materials und ihrer Bemannung . . . 1408
v. Baumgarten, Olga: Wie Port Arthur fiel . . . 1409
Algué, Rev. José: The Cyclones of the Far East . . . 1409
Bothmer, Heinz: Serbien unter König Peter I. . . . 1410
Dietrich, Max: Die Dampfturbine von Schulz für Land- und Schiffszwecke, mit besonderer Berücksichtigung der Kriegsschiffe . . . 1411
Heinrich XXXIII., Prinz Reuß j. L.: Der britische Imperialismus . . . 1411
Balli, M.: Gli avvenimenti in Cina nel 1900 e l'azione della R. marina italiana . . . 1411
Noalhat, H.: Les torpilles et les mines sousmarines . . . 1412
de Feo, V.: Studio sulle navi de linea . . . 1412
Bolte, Dr.: Neues Handbuch der Schiffahrtskunde. — Nautische Tafelsammlung. — Tafeln zur Reduktion von Beobachtungen über dem künstlichen Horizont . . . 1413
Menenga, O.: Sammlung von Aufgaben zur Vorbereitung für die Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt und für die Zusatzprüfung zum Führer von Fahrzeugen in mittlerer Hochseefischerei. — Auflösungen zur Sammlung von Aufgaben zur Vorbereitung für die Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt . . . 1413
Jahrbuch der meteorologischen, erdmagnetischen und seismischen Beobachtungen; Neue Folge, IX. Band: Beobachtungen des Jahres 1904 . . . 1413
Deutsche Marine- und Kolonial-Bibliothek „Auf weiter Fahrt" . . . 1414
Rogge: Deutsche Seesoldaten bei der Belagerung der Gesandtschaften in Peking . . . 1414
Berner, Ernst: Kaiser Wilhelms des Großen Briefe, Reden und Schriften . . . 1547
Sir Fremantle, E. R.: Fünfzig Jahre zur See. Deutsch von Plüddemann . . . 1548
Lehmann-Felskowski, G.: Deutschlands Häfen und Wasserstraßen in Wort und Bild. 1. Band: Seehäfen . . . 1548
Schwedler, C.: England in deutscher Beleuchtung. Heft 2: Die englische Handelsschiffahrt 1549

Seite

Dr. Coppius, Adolf: Hamburgs Bedeutung auf dem Gebiete der deutschen Kolonialpolitik 1549
Dehn, Paul: Weltpolitische Neubildungen 1549
Prof. Dr. v. Neumayer, G.: Anleitung zu wissenschaftlichen Beobachtungen auf Reisen . 1550
Dr. Helmolt, Hans F.: Weltgeschichte. 5. Band: Südost- und Osteuropa 1550
Schmidt, G.: Hamburgs Südfruchthandel einst und jetzt 1551
v. Brandt, M.: Die englische Kolonialpolitik und Kolonialverwaltung 1551
Recouly, Raymon: Zehn Kriegsmonate in der Mandschurei 1551
Taburno, J.: Die Wahrheit über den Krieg. Deutsch von C. Manfred Kyber . . . 1552
Prof. Raydt, H.: Spielnachmittage 1552
Ulrich, Rudolph: Große Haverei 1553
Dr. Loewenthal, Max J.: Das Untersuchungsrecht des internationalen Seerechts in Krieg und Frieden 1553
Dr. Schaps, Georg: Das deutsche Seerecht 1553
Schwarte: Festungskrieg. Heft 1: Die Tätigkeit von Angreifer und Verteidiger bis zum Gewinn der Einschließungslinie 1553
Vierteljahrshefte für Truppenführung u. Heereskunde. Herausgegeben vom Großen Generalstabe 1554
Krafft: Die Aufgaben der Aufnahmeprüfung 1905 für die Kriegsakademie 1554
Stritter: Die Disziplinarstrafordnung für das Heer vom 31. Oktober 1872 1554
Kunz: Die kriegerischen Ereignisse in den Kolonien im Jahre 1904 1554
Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für die Färöer 1554
Dr. Marcuse, Adolf: Handbuch der geographischen Ortsbestimmung für Geographen und Forschungsreisende 1554
Liliput-Ausgabe des Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich 1555
Dr. Apstein, C.: Tierleben der Hochsee 1555
Friedag, B.: Führer durch Heer und Flotte. 3. Jahrgang, 1906 1555
Bortfeld, Julius: Schiffs-Taschenbuch 1556
Gildemeister, Andreas: Deutschland und England. Randbemerkungen eines Hanseaten . 1556
Bragadin, Aloise: Le funzioni della marina militare 1556
Belli, C. M.: Igiene navale 1556

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher . 935, 1121, 1280, 1414, 1557

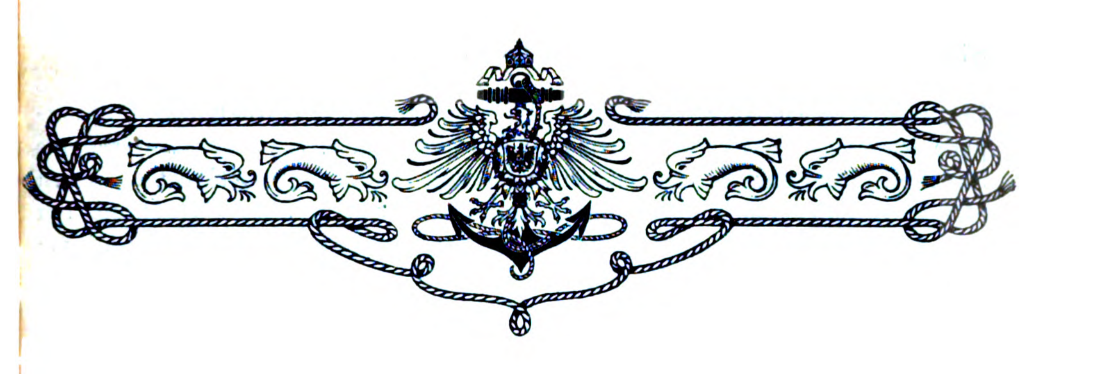
Meinungsaustausch 1512

Inhaltsangabe von Zeitschriften 935, 1123, 1282, 1416, 1559

Briefkasten 1406, 1546







Die Schlacht in der Koreastraße.

(Mit 1 Skizze.)

In den heißen Kämpfen vom 27. und 28. Mai hat ein Unternehmen seinen Abschluß gefunden, das die Welt seit Monaten in Spannung hielt. Wollte man durch Hinaussenden einer zweiten Flotte dem Kriege in Ostasien eine neue Wendung geben, so konnte dies wohl kaum dadurch geschehen, daß man ihr auftrug, von dem zur strategischen Defensive ungünstig gelegenen Hafen von Wladiwostok aus die Verbindung der Japaner mit ihrer in der Mandschurei fechtenden Armee zu stören, sondern nur durch den Sieg in der Schlacht. Den Japanern die Seeherrschaft zu entreißen, war zugleich das einzige Mittel, um für Wladiwostok die Seezufuhr wieder frei zu machen und ihm so die Möglichkeit zu geben, als Stützpunkt für die Unternehmungen einer großen Flotte zu dienen. Traute man der Flotte Rojestvenskis die Kraft hierfür nicht zu, so würde es besser gewesen sein, sie wäre überhaupt zu Hause geblieben. Ich habe diese schon früher von mir vertretene Ansicht*) vorausschicken wollen, weil solche Überlegung als Grundlage für den Auftrag der baltischen Flotte und für das Handeln ihres Admirals gedient haben muß. So hat denn auch die Schlacht entschieden, und zwar zuungunsten derer, die sich über den inneren Wert der russischen Flotte so schwer getäuscht haben. Ob diese Täuschung beruhte auf falscher Einschätzung des Gegners, auf Unkenntnis der Verhältnisse des heutigen Seekrieges, oder ob sie aus jener verhängnisvollen Mischung von Fatalismus und leichter Auffassung entsprungen ist, die viele als typisch ansehen für die diesen Krieg leitenden russischen Kreise, will ich hier schon deshalb nicht entscheiden, weil mir zur Vertretung solchen Urteils nicht nur die Unterlage, sondern auch der Raum fehlt.

Ich möchte daher Rojestvenski Recht geben, wenn er nicht auf Schleichwegen Wladiwostok zustrebte, sondern auf einer Route, die zum Zusammenstoß mit der unter Togos bewährter Leitung stehenden japanischen Flotte führen mußte. Anders ist es mit dem Urteil über die Art und Weise seines Vorgehens. Nachdem es seiner zähen Energie gelungen war, alle Schwierigkeiten der Ausreise zu bestehen, mußte er sich darüber klar

*) „Marine-Rundschau", 1904, S. 1330.

sein, daß die entscheidende Aktion wohl das Zusammenhalten der eigentlichen Schlachtflotte erfordere, um dafür so stark zu sein wie irgend möglich, daß aber das sogenannte dritte Geschwader für ihn eine Schwächung bedeute. Die Küstenpanzerschiffe, aus denen es bestand, hätten gute Dienste leisten können, wenn der Sieg in der Schlacht, auf den man hoffte, ihnen den Weg frei gemacht hätte, und ihre Entsendung nach Ostasien wäre dann nicht nutzlos gewesen. Die strategische Behinderung aber, die ihr geringer Kohlenvorrat mit sich brachte, konnte durch den Zuschuß an Kampfkraft nicht wett gemacht werden. Sie haben denn auch in dieser Verwendung die Kriegstrophäen der Japaner nur vermehrt. Wollte der Admiral das dritte Geschwader heranhaben, nur um zunächst die Verbindung mit ihm herzustellen, so könnte man darüber streiten, ob dieser geringe Vorteil die Verzögerung aufwog, die er mit sich brachte, jedenfalls mußten sie aber zurückbleiben, sobald man annehmen konnte, in den Aktionskreis der feindlichen Hauptmacht zu kommen.

Nun die Flotte von Port Arthur vernichtet war, lag für Admiral Togo, dessen Aufgabe es hätte sein können, die Vereinigung der beiden Teile zu verhindern, kein Anlaß vor, der anmarschierenden russischen Flotte zu weit entgegenzugehen. Ob er als ihr Ziel den Hafen von Wladiwostok ansah oder seine eigene Flotte, er brauchte ihr erst da entgegenzutreten, wo sie durch Störung der Verbindungen zum Kriegsschauplatz hinderlich werden konnte. Wie für sie selbst — immer aus den Überlegungen heraus, die ich vorher im Sinne der russischen Oberleitung anzustellen versuchte — eine Umgehung auf der östlichen Route um die japanischen Inseln herum nicht anzunehmen war, so wurde dies noch unwahrscheinlicher, als die Vereinigung mit dem dritten Geschwader ihren Aktionsradius beschränkte. Admiral Togo, der sich unschwer Nachrichten über den Anmarsch seines Gegners verschaffen konnte, handelte daher durchaus richtig, als er den Hafen von Masampho an der Südostküste von Korea zur Basis wählte. Er stand hier zu der Wegscheide, die die Insel Tsuschima in der Koreastraße herbeiführt, günstiger als in einem der Häfen von Kiusiu, und bog der Feind gegen Erwarten nach der Gegend von Port Arthur zu ab, so stand Togo hinter ihm in vorteilhafter Stellung. Daß die Gewässer der Koreastraße außerdem günstig lagen für den Gebrauch von Torpedobooten und weit genug von dem Schutzhafen von Wladiwostok, um einen Sieg ausnutzen zu können, das hat die Schlacht gezeigt. Togo erwartete seinen Gegner also in wohl vorbereiteter Stellung, und wenn man ihm vorwerfen wollte, er hätte mit einem Angriff zu lange gezögert, er hätte Rojestvenski den Weg um Japan herum frei gegeben, und nur sein bekanntes Glück habe es hier zur Schlacht kommen lassen, so könnte ich das nicht zugeben. Wer seinen Plan auf wohlerwogener Überlegung aufbaut, dem soll man, wenn er gelingt, nicht sagen, nur das Glück habe für ihn entschieden. „Glück hat auf die Dauer doch nur der Tüchtige," dies Wort hat Moltke einmal einem Kritiker vorgehalten, und es trifft auch hier zu.

Rojestvenski ließ seinen Troß von Kohlenschiffen los, als er von der Yangtsemündung aus, wo er zuletzt hatte Kohlen auffüllen lassen, nordostwärts dem Feinde entgegensteuerte und damit in die einfache Operation*) eintrat. Man hat in den Zeitungen diesen Entschluß „kühn" genannt, ich sehe in ihm nur folgerichtiges Handeln.

*) „Marine-Rundschau", 1904, S. 1325.

Nur der Sieg in der Schlacht konnte ihm die Möglichkeit der Kohlenergänzung wiedergeben, ihn mußte er suchen. Wie steht es aber mit der Vorbereitung zur Schlacht selbst? Je weiter Rojestvenski vorrückte, desto näher stand er vor der Entscheidung. Ich habe in dem von mir mehrfach zitierten, in einem anderen Stadium des Krieges geschriebenen Artikel angenommen, der Kriegsmarsch der baltischen Flotte müsse in der Gegend von Singapore beginnen; wenn die jetzt vorliegenden spärlichen Nachrichten zutreffen, ist Rojestvenski ohne aufklärende Vorhutsschiffe, in zweiteiliger Marschkolonne mit Beischiffen und Torpedobooten als dritte Reihe dazwischen, ohne Leute an den Geschützen, ja sogar ohne die Schiffe klar zum Gefecht zu haben, in die gefährlichste Enge seines Weges eingelaufen. Durch diesen sträflichen Leichtsinn — man könnte es, wenn all dieses zutrifft, nicht anders nennen — war die Schlacht beinahe entschieden, ehe sie recht begonnen hatte. Man braucht den materiellen Kriegswert der Schiffe, Zahl und Zusammensetzung der Flotten gar nicht erst gegeneinander abzuwägen, man braucht, wenn man den Ursachen der Niederlage nachgeht, gar nicht erst die Rolle zu besprechen, die die einzelnen Waffen in dem Kampfe gespielt haben, um zu dem Schlusse zu gelangen: das beste Material versagt in ungeübten Händen! Nicht mangelnden Mut will ich damit denen vorwerfen, die die Schlacht ausgefochten und von denen Tausende in den Tod gegangen sind, aber man darf die Tatsache nicht verschleiern, daß mangelnde Kriegsvorbereitung der russischen Flotte, im weitesten Sinne des Wortes genommen, das Entscheidende bei dieser vernichtenden Niederlage gewesen ist. Erst wenn man sich über diese personelle Seite der Sache klar ist, kann man mit Vorsicht an die schwierige Frage herangehen: Wie haben sich die modernen Kriegsmittel bewährt, und was können wir in dieser Beziehung aus der Schlacht von Korea lernen?*)

Es führt uns dies schon mitten hinein in die Schlacht selbst. Wenn sich nun für die bisher besprochenen Ereignisse wohl erst völlige Klarheit gewinnen lassen wird, wenn genauere Nachrichten vorliegen, so gilt dies noch in viel höherem Maße von den Kämpfen des 27. und 28. Mai. Völlig aufgeklärt werden die Einzelheiten der Schlacht wohl nie werden, dazu liegen zu viele Zeugen — Schiffe und Menschen — auf dem Grunde des Meeres, soweit das bisher zu erhaltende Nachrichtenmaterial aber in mir ein Bild der Schlacht hat entstehen lassen, will ich versuchen, es hier zu geben. In einer kurzen Besprechung will ich dann — ebenfalls unter dem Vorbehalt späterer Ergänzung und Berichtigung — einige Folgerungen daran knüpfen, möchte diese aber auf das allgemein taktische Gebiet beschränken.

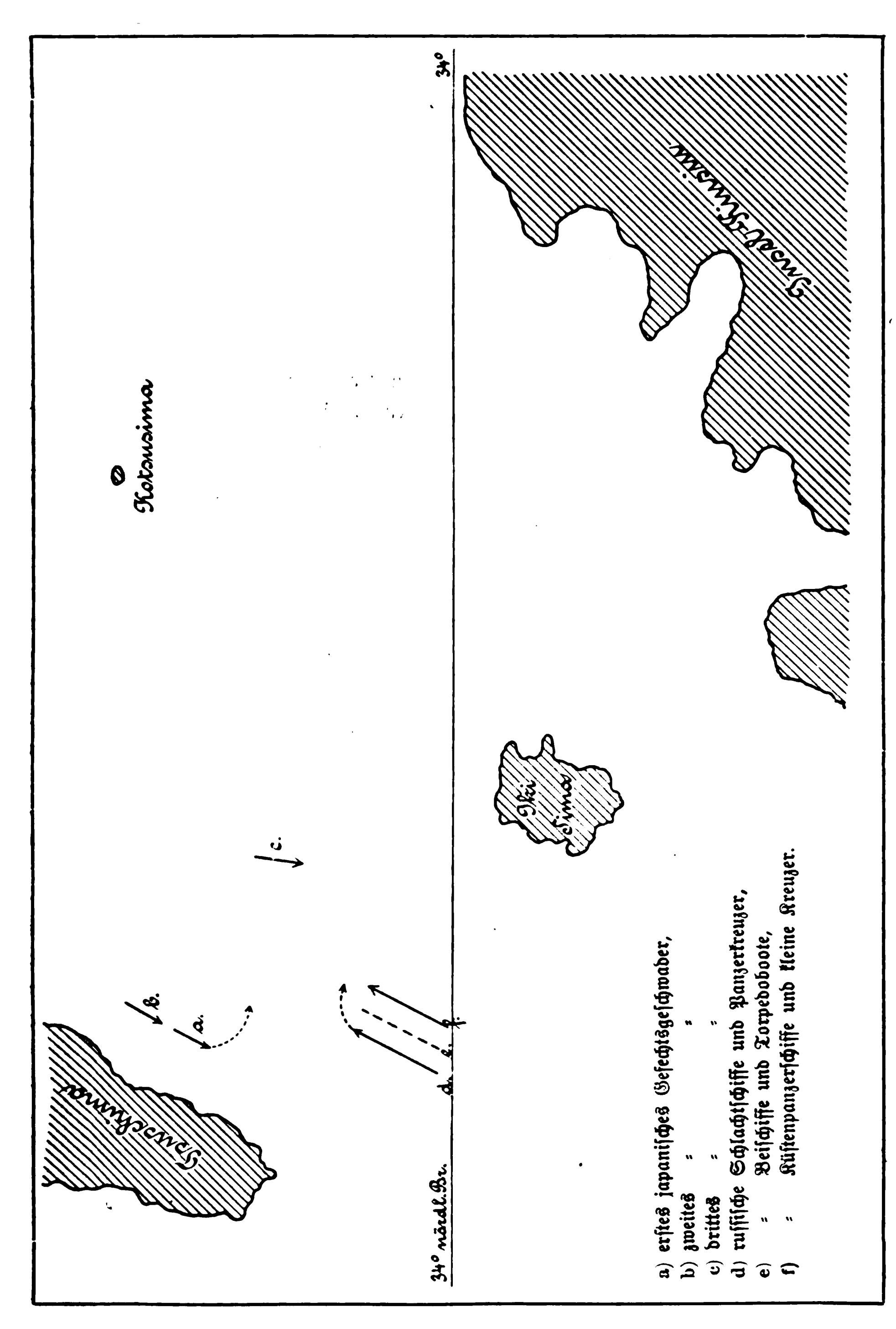
Um 5½ Uhr früh am 27. Mai erhielt Togo vor Masampho, wo er mit seinem Gros lag, den Funkspruch, daß die feindliche Flotte in Sicht sei. Wie es scheint, hatten die japanischen Späherschiffe die Russen zwischen Quelpart und den Goto-Inseln,

*) Bemerkung: Im Interesse schneller Berichterstattung war diese Arbeit am 13. Juni abgeschlossen worden. Später eingegangene Nachrichten haben im wesentlichen das bestätigt, was sie als tatsächliche Grundlage der Darstellung ansieht, wo aber Lücken oder Unstimmigkeiten an wichtigen Punkten vorhanden zu sein schienen, da habe ich dem durch Zusätze unter dem Text Rechnung getragen. So sei hier gleich erwähnt, daß ein auf Befehl des Generals Linewitsch nach Angaben von in Wladiwostok eingetroffenen Offizieren zusammengestellter Bericht davon spricht, daß gegen 11 Uhr 40 Min. eine Rekognoszierungsabteilung abgesandt gewesen ist. Was sie erkundet hat und ob darauf etwas veranlaßt worden ist, darüber sagt der Bericht nichts.

rund 50 Seemeilen von der Südspitze von Tsuschima, gesichtet. Das Wetter war später am Tage nebelig mit Sonnenblicken dazwischen, die Sichtweite gibt Togo auf 5 Seemeilen an. Gleich nach Empfang der Nachricht von der Annäherung des Feindes lief Togo aus und hielt, wie es scheint, gleich auf die Nordspitze von Tsuschima zu. Die Flotte — ich folge hierbei zum Teil Kombinationen, die sich aus späterem ergeben, bestimmte Nachrichten über die Gliederung liegen nicht vor — war eingeteilt in drei Gefechtsgeschwader zu je vier Schiffen (vier Linienschiffe und acht Panzerkreuzer), ferner gehörten dazu zwölf weitere Kreuzer in mir unbekannten Verbänden, fünf Divisionen großer Torpedoboote und außerdem kleine Boote. Die letzteren mußten wegen des ziemlich starken Seeganges zunächst unter Tsuschima Schutz suchen. Daß sie bei den späteren Angriffen mitgewirkt haben, ist wahrscheinlich, da es gegen Abend abflaute und klar wurde. Das dritte Gefechtsgeschwader — ich nehme an, es war nur aus Panzerkreuzern gebildet — war gleich im Anfang zum Erkunden vorgeschickt. Von diesem Geschwader, dem zur Detachierung ein kleiner Kreuzer mitgegeben war, lief um 11½ Uhr beim Hauptgeschwader der Funkspruch ein: „Der Feind steuert in die Ostpassage." Das dritte Geschwader scheint nun vor dem Feinde hergelaufen zu sein, jedenfalls war es um 1 Uhr wieder beim Gros eingetroffen, das unter Führung von Togos Flaggschiff „Mikasa" in Kiellinie die Ostpassage der Koreastraße entlang südlich steuerte. Bald danach scheint schon die Teilung der Flotte, die die spätere Umfassung der Russen vorbereitete, eingeleitet worden zu sein, denn wir hören aus dem Bericht eines japanischen Offiziers an die „Times", dem ich hier folge, daß das Haupt- und das zweite Geschwader den Kurs etwas westlicher nahmen, während das dritte Geschwader mehr nach der Ostseite der Straße hinüberhielt. Mitten hinein laufend, wurde um 1 Uhr 45 Minuten auf etwa 34° nördl. Breite*) die russische Flotte gesichtet, die, wie es scheint, vollkommen von dem Andampfen des Feindes überrascht wurde, dessen Gros auf dem Hintergrunde des hohen Landes der Insel Tsuschima bei dem unsichtigen Wetter wohl schwer zu erkennen war. Auch der von den Japanern gewählte blaue und grüne Farbenanstrich der Schiffe mag hierzu mitgewirkt haben.

Die russische Flotte hatte am frühen Morgen einen japanischen Kreuzer hinter sich bemerkt, wohl eins der Vorpostenschiffe bei Quelpart, von denen der erste Funkspruch stammt. Er habe sich — sagt ein russischer Bericht — „von der Formation der Flotte überzeugt" und sei dann, außerhalb Schußweite dampfend, parallel der russischen Flotte gefahren. Um ½11 Uhr war eine starke Kreuzergruppe in Nordwest in Sicht gekommen und so nahe herangedampft, daß die Linienschiffe auf sie feuerten. Auch diese kam dann, Fahrt vermehrend, voraus aus Sicht. Man muß annehmen, daß dies das aus der westlichen Passage kommende dritte Gefechtsgeschwader der Japaner gewesen ist, das zur Rekognoszierung vorgeschickt war und dann zum Gros zurücklief. Alle diese Anzeichen von der Nähe des Feindes haben Admiral Rojestvenski nicht veranlaßt, seine Formation zu ändern. Ob er sie für geeignet gehalten haben mag, um in eine vom Feinde besetzt gehaltene Enge einzufahren? Die Folgen sollten sich bald zeigen.

*) Es ist dies die einzige Ortsbestimmung für den Beginn der Schlacht, die ich gefunden habe. Danach ist auch die Gefechtsskizze entworfen.


34°
Kotousima
34° nördl. Br.
a) erstes japanisches Gefechtsgeschwader,
b) zweites " "
c) drittes " "
d) russische Schlachtschiffe und Panzerkreuzer,
e) " Beischiffe und Torpedoboote,
f) " Küstenpanzerschiffe und kleine Kreuzer.

Die Hauptmacht der Japaner, die auf ungefährem Gegenkurs den Russen an Backbord voraus in Sicht kam, schwenkte nach Backbord ab und überschüttete die Tetenschiffe Rojestvenskis mit schwerem Feuer auf große Entfernungen.*) Dieser Bewegung scheint Rojestvenski durch Schwenken nach Steuerbord mit dem die linke Kolonne bildenden Schlachtschiffsgeschwader gefolgt zu sein. Ein anderer Bericht spricht davon, die Schlachtschiffe seien nach links aufmarschiert und bei dieser Bewegung, die etwa 10 Minuten gedauert hätte, beinahe wehrlos beschossen worden. Wie der Übergang sich aber auch vollzogen haben mag, jedenfalls entwickelte sich in dieser ersten Gefechtsphase für die acht russischen Schlachtschiffe, die Rojestvenski auf „Knjäs Ssuworoff" leitete, ein laufendes Gefecht, in dem sie von den von Anfang an in günstigerer Stellung befindlichen, an Schnelligkeit überlegenen japanischen Schiffen vorn umfaßt und immer weiter aus ihrem Kurse heraus nach der Küste von Kiusiu hinübergedrängt wurden. Dies mußte natürlich die beiden rechts stehenden Kolonnen in eine recht unbequeme Lage bringen; die Linien stauchten sich, gerieten in Unordnung und konnten den Befehl, nach rechts hin Platz zu machen, schwer ausführen. Sie wurden nun außerdem von dem gleich im Beginn des Kampfes nach der Steuerbordseite der Russen detachierten dritten Gefechtsgeschwader beschossen. Zu ihrer Unterstützung wurden einige der Kreuzer detachiert, die in Verlängerung der Schlachtschiffslinie die linke Marschkolonne gebildet hatten und für die dort, da sie wohl hinten überschossen, keine genügende Verwendung war. Von den russischen Torpedobooten aber, die, eingekeilt in diesen Wirrwarr, in die Schlacht hineindampften, ist, soviel bekannt, auch nicht eins zum Angriff auf ein japanisches Schiff gelangt.

Diese erste, rein artilleristische Kampfphase, während der sich „Mikasa" auf den Platz von Nummer 4 des Hauptgeschwaders hatte sacken lassen, so daß er dieses nun von der Mitte aus führte, dauerte etwa 3 Stunden. Sie kostete den Russen vier Schlachtschiffe, die, von Granaten überschüttet, sanken. Wie sie im einzelnen verlief, ist schwer festzustellen. Die Angabe eines russischen Berichtes: „Die Taktik der Japaner zwang unser Geschwader, sich im Kreise um die Transportschiffe und Torpedoboote zu halten, während die Japaner es von außen umkreisten; wegen der geringen Geschwindigkeit unserer Schiffe war es schwierig, aus dieser Lage herauszukommen, aber vor Sonnenuntergang nahm unser Geschwader Kurs nach Norden", ist wohl nicht ganz wörtlich zu nehmen. Das „Umkreisen" hat wohl nur in einem Umfassen des in flacher Kurve nach Steuerbord abdrehenden russischen Schlachtschiffsgeschwaders bestanden, denn bei einem wirklichen Umkreisen wäre ja das japanische Hauptgeschwader zwischen die Russen und die Küste von Kiusiu gekommen, und es hätte von dem übereinstimmend bezeugten Herandrängen an diese Küste keine Rede sein können. Das Gefecht muß sich hier allerdings ziemlich lange auf der Stelle bewegt haben. Zu dieser Annahme kommt man schon, wenn man die lange Zeit von 2 bis 8 Uhr vergleicht mit dem für nordöstliche und

*) Das Feuer ist von den Russen auf sehr weite Entfernung eröffnet worden, was den von mir wiedergegebenen Angaben russischer Offiziere aus Manila über mangelnde Gefechtsbereitschaft der Schiffe zu widersprechen scheint, anderseits aber zeigt, daß jedenfalls zu der Zeit vollkommen sichtiges Wetter war.

Die Japaner antworteten erst auf 70 hm, aber sogleich mit wohlgezielten Schüssen, später hat der Abstand der fechtenden Linien abgenommen bis auf etwa 20 hm.

dann östliche Kurse zur Verfügung stehenden geringen Seeraum. Denn erst „mit Sonnenuntergang", nach anderen Angaben „in der Abenddämmerung", gelang es dem Rest der russischen Kampfschiffe der beiden Flügelkolonnen und den Kreuzern, die nicht, wie die meisten es taten, nach allen Seiten auseinanderstoben, nach Norden hin abzudampfen oder „durchzubrechen". Hierbei, d. h. wie es scheint noch vor Dunkelwerden, sind dann nach japanischen Berichten — in russischen habe ich darüber nichts finden können — die ersten verhängnisvollen Torpedobootsangriffe angesetzt worden. Russische Berichte sagen nur, mit Dunkelwerden habe sich der Kampf erneuert und sei bis Mitternacht mit großer Heftigkeit fortgesetzt worden. Es ist diese Lücke oder dieses Durcheinanderwerfen der Torpedobootsangriffe bei dem „Durchbruch" mit denen im Laufe der Nacht wohl erklärlich, wenn man bedenkt, daß von den wirklich angegriffenen Schiffen wenig Überlebende da sein werden, und daß bei dem Durcheinander, das gerade zu dieser Zeit herrschte, ein Überblick kaum möglich war.

Klarer wird die Situation erst wieder, wenn wir aus dem Bericht des Kommandanten des russischen Kreuzers „Isumrud" aus Wladiwostok hören, daß nach Dunkelwerden unter Führung des Admirals Nebogatow, der an Stelle des schwer verwundet von seinem Flaggschiff auf ein Torpedoboot geretteten Höchstkommandierenden den Befehl übernommen hatte, vier Schlachtschiffe, drei Küstenpanzerschiffe und zwei Kreuzer mit 14 Seemeilen Fahrt nach Nordosten auf Wladiwostok zusteuerten. Es scheint dies der Rest gewesen zu sein, der zunächst noch geschlossen blieb. Bald konnten einige der Schiffe die Fahrt nicht mehr halten, und dann wurden gegen die sich allmählich in die Länge ziehende Linie drei Torpedobootsangriffe angesetzt, denen zwei Schlachtschiffe und ein Küstenpanzerschiff erlagen. Nach japanischen Berichten hat das Leuchten mit Scheinwerfern zunächst die Torpedoboote fern gehalten, es wurde aber dadurch die Stellung der Schiffe erkannt, so daß schließlich der Angriff glückte. Auch die japanischen Gefechtsgeschwader konnten, hierdurch geleitet, erkennen, wohin der Rest der Russen steuerte. Ihnen ergab sich Admiral Nebogatow am Nachmittag des 28. Mai nordöstlich von Kotzu-Sima mit den übrig gebliebenen vier Schiffen. Dem diese Übergabe erklärenden Bericht, daß das Schlachtschiff „Imperator Nikolai I.", auf dem Nebogatow sich befand, schwer havariert gewesen sei, widerspricht ein anderer, der es „wohlbehalten" in einem japanischen Hafen ankommen läßt. Wieweit die Gerüchte von einer Meuterei unter der Mannschaft die Führer entschuldigen, müßte wohl noch festgestellt werden, ebenso die Angabe des Admirals Togo, die russischen Schiffe seien mit Übermacht umzingelt und jeder Widerstand nutzlos gewesen. Wie dieser für die russische Flagge traurige Schluß aber auch verlaufen sein und wie die Geschichte darüber dereinst urteilen mag, jedenfalls sollte man dabei als Zeugnis für russische Tapferkeit der Männer nicht vergessen, die, bis zuletzt ihre Geschütze bedienend, mit ihren Schiffen untergegangen sind.

So erscheint mir in großen Zügen der Gang der Schlacht. Ich habe mich bei dieser Darstellung auf Einzelheiten nicht eingelassen, die vielfach widersprechend und mit Verwechselung der Schiffsnamen wiedergegeben sind und deren Aufführung das Bild nur unklarer machen würde. Erwähnen möchte ich, daß ein mir später zugegangener Bericht der „Times", der von ihrem Berichterstatter in Tokio ausgeht, angibt, Togo habe aus seiner Flotte nur zwei eigentliche Gefechtsgeschwader zu je sechs Schiffen gebildet (I. Geschwader: die vier Schlachtschiffe und zwei Panzerkreuzer, II. Ge-

schwader: sechs Panzerkreuzer). Ein III. Geschwader aus langsameren, aber gut armierten Schiffen habe den Auftrag gehabt, den Russen als Lockspeise zu dienen, um sie hinter sich her in die Koreastraße zu ziehen. Die dem Bericht beigegebene Skizze zeigt Abweichungen von der, die ich entworfen habe; sie verlegt den Anfang der Schlacht an die Nordspitze der Insel Tsuschima, die Togo mit dem I. Geschwader gerade mit südöstlichem Kurse passiert, während das II. Geschwader, südlich um die Insel herumdampfend, den Russen an Backbord achtern aufkommt. Vor diesem steht das Lockgeschwader, von dem gesagt ist, daß es später, durch andere Schiffe verstärkt, die russische Flotte an Steuerbord angriff. Diese Schilderung widerspricht in einzelnen Hauptpunkten allen bisher an die Öffentlichkeit gelangten Angaben, und wenn ich natürlich auch nicht in der Lage bin, die Richtigkeit meiner hiervon abweichenden Auffassung zu beweisen, so bin ich doch mißtrauisch gegen eine Berichterstattung, die vielleicht aus offiziellen japanischen Quellen stammt. Bisher sind aus diesen an tatsächlichen Nachrichten nur Angaben über den Erfolg der Schlacht an die Öffentlichkeit gelangt. Darüber wie dieser Erfolg erreicht worden ist, d. h. welchen taktischen Maßnahmen Togo seinen Sieg verdankt, enthalten seine Berichte eigentlich nichts. Wenn aber die Absicht besteht, über die japanische Taktik Stillschweigen zu bewahren, so wird dem am besten dadurch gedient, daß man der Öffentlichkeit auch die Schilderung des Rahmens vorenthält, in dem die Schlacht sich abgespielt hat.

Als Admiral Togo mit seiner kriegserprobten Flotte dem Feinde entgegendampfte, dessen Zusammensetzung ihm bekannt war und der in seiner hilflosen Formation ihm sozusagen den Sieg anbot, machte er das Signal, das durch seinen Anklang an Nelsons Worte von Trafalgar zum Vergleich auffordert. Man kann aber wohl sagen, daß der Erfolg die stolzen Worte gerechtfertigt erscheinen läßt. Von den russischen Kampfschiffen ist keins der Vernichtung oder der Wegnahme entgangen, und was von dem Rest nicht demselben Schicksal verfiel, zerstob in alle Winde. Als ich vor wenigen Wochen schrieb, die See mit ihrer überall gleichen Fläche, auf der es ein Aufhalten des Gegners in günstiger Stellung nicht gibt, sei der Schauplatz großer Entscheidungen von einer Stelle aus,*) da dachte ich wohl an die im fernen Osten bevorstehende Entscheidung, aber ein besseres Beispiel dafür, daß auf See nur die eigene Kampfkraft den Ausschlag gibt, daß Rückzug zur Flucht wird, zur Flucht bis in den schützenden Hafen, hat es in der Kriegsgeschichte kaum gegeben wie diese Schlacht. Und wenn man ihren Verlauf sich vor Augen hält, so wird man, denke ich, zugeben, daß der Teil der Kampfkraft, der auf Kriegsschulung des Personals beruht, hier noch ausschlaggebender gewesen ist als der durch die Verschiedenheit des Materials bedingte. Ich werde hierfür noch einige Belege geben können, wenn ich nun zu einer kurzen Besprechung der Lehren übergehe, die diese Schlacht uns gibt.

1. Drahtlose Telegraphie und Einleitung des Kampfes.

Admiral Togo empfing die wichtige Meldung, daß der Feind in die östliche Passage einlaufe, um 11½ Uhr. Dieselbe Zeit gibt ein russischer Bericht für das Sichten der japanischen Kreuzergruppe an, und man muß wohl annehmen, daß von

*) „Marine-Rundschau“, 1905, S. 695.

ihr der Funkspruch stammte. Was also sonst nur durch eine lange Postenkette und durch bei dem unsichtigen Wetter doppelt schwierige Übermittlung optischer Signale möglich gewesen wäre, gelang hier spielend und zeigt den Wert dieses neuen Kriegsmittels. Die Wichtigkeit dieses Vorganges würde vielleicht noch klarer hervortreten, wenn man wüßte, wo Admiral Togo stand, als er den Funkspruch erhielt, denn ein Verfehlen der richtigen Passage hätte die 50 Seemeilen lange Insel Tsuschima zwischen ihn und den Feind gelegt und wahrscheinlich der ganzen Schlacht eine andere Gestalt gegeben.

Hiermit ist aber die Bedeutung der drahtlosen Telegraphie für die Einleitung des Kampfes nicht erschöpft. Je weiter das Fernfeuer der Artillerie wirkt, desto eher müssen beide Gegner bestrebt sein, schon im Anmarsch und vielleicht schon ehe sie einander in Sicht haben, die günstigste Stellung für die Einleitung des Gefechtes einzunehmen. Dies werden sie oft nur dadurch erreichen können, daß sie kampfkräftige Kreuzer vorschieben, die die Vermittlung übernehmen. Der historische Kampf um die Luvstellung, der als Einleitung zur Schlacht die Flotten früher bisweilen tagelang in Sicht voneinander beschäftigte, tritt uns hier in ganz neuer Form entgegen. Man wird hierbei vielfach die drahtlose Telegraphie zu Hilfe rufen müssen, auch wo in freiem Wasser die Flotten aneinander geführt werden und um die günstigste Anfangsstellung zur Schlacht ringen. Welche Wichtigkeit aber diese Anfangsstellung für den Artilleriekampf und vielleicht für den ganzen Gang der Schlacht hat, das haben uns die Vorgänge vom 27. Mai wieder gezeigt.

2. Teilung der japanischen Flotte.

Die Teilung der japanischen Gefechtsgeschwader wurde, wie es scheint, beschlossen mit klarer Einsicht in die Verhältnisse beim Gegner. Ob sie bei anderer Lage der Dinge rätlich oder durchführbar sein wird, läßt sich nicht übersehen. So sehr ich nun davon überzeugt bin, daß Zusammenhalten der Kraft zunächst notwendig ist, so habe ich doch schon öfter darauf hingewiesen, daß ein unbedingtes Festhalten an der Einheit der Formation zum Systemfehler werden kann. Will man aber auf Teilung gerüstet sein, so muß man sich darauf vorbereiten, durch taktische Gliederung des Schlachtapparats und durch Schulung für mögliche Fälle. Die Schlacht vom 27. Mai zeigt uns solche Möglichkeit.

3. Taktische Formen.

„Dazu daß aus dem Wissen ein Können werde, gehört sehr viel," sagt Clausewitz in seinem Buch „Vom Kriege", und an anderer Stelle: „Im Kriege ist alles sehr einfach, aber das Einfache ist schwer." Ich schicke dies voraus, um nicht mißverstanden zu werden, wenn ich sage: Eigentlich Neues haben uns die Japaner hierin kaum gezeigt. Das Einkreisen einer Flotte, erst durch günstige Anfangsstellung und dann durch einen Überschuß an Geschwindigkeit, ist eine wohlbekannte, ich möchte beinahe sagen für die Linientaktik selbstverständliche Gefechtsform.*) Daß sie in der Schlacht in der Koreastraße besondere Bedeutung erlangte, liegt einmal an der Gestaltung, d. h. Begrenzung des Kampffeldes, dann weiter an ihrer geschickten Anwendung,

*) „Marine-Rundschau", 1904, S. 287 ff.

zum meisten aber an der unglücklichen Formation des Gegners, die ein Abbiegen seiner Linie erschwerte und, weil es trotzdem unvermeidlich war, den ganzen Rest der Flotte in haltlose Verwirrung stürzte.

4. Der Artilleriekampf.

Die Überlegenheit der Japaner wird auf ihre weitertragende Artillerie zurückgeführt. Für jeden Fachmann ist klar, daß hierunter nicht absolute Schußweite, sondern bessere Ausbildung im Fernschießen zu verstehen ist, nicht eigentlich ein materieller, sondern ein personeller Kampffaktor. Japanische Torpedoboote, die, in Feuerlee der eigenen Linie folgend, zum Angriff bereit lagen, haben außerdem beobachtet, daß die Russen vielfach zu weit schossen, so daß sogar die Boote gefährdet wurden. Man muß für den Erfolg der Japaner ferner aber auch in Betracht ziehen, daß die geringe Schießleistung der Russen ihre eigene erhöhte. Wenn man den japanischen Angaben über Verluste völlig vertraut, so kann man sagen, sie sind durch das russische Feuer wenig behindert worden, auch ihre Stellung zu Sonne und Wind war vorteilhaft. Besonders lobend erwähnen möchte ich die geschickte Feuerleitung im ganzen, die durch Konzentrierung des Feuers auf bestimmte Schiffe und Schiffsgruppen den Erfolg der Artillerie taktisch verwertete.

Überrascht kann man darüber sein, daß hier Panzerschiffe nur durch Granatfeuer auf weite Distanzen zum Sinken gebracht worden sind. Den Grund hierfür möchte ich aber weniger in Schäden des russischen Schiffsmaterials suchen, als in den besonderen Verhältnissen, unter denen gefochten wurde. Unter den durch Artilleriefeuer versenkten Schiffen befinden sich sowohl solche mit durchgehendem Seitenpanzer, wie solche, bei denen die Schiffsenden nur durch ein Panzerdeck geschützt waren. Beide Typen aber sind gleich verletzlich, wenn im Seegang ungeschützte Unterwasserteile frei kommen. Den Japanern hätte dasselbe passieren können, wenn die Russen besser geschossen hätten. Man sieht aber auch, daß Gefechtsverhältnisse wie diese die Bestrebungen des Schiffstorpedos, sich zu einer Fernwaffe auszubilden, erschweren werden. Einfügen möchte ich hier, daß ich an eine Beteiligung von Unterseebooten oder Minen irgend welcher Art an diesem Erfolg nicht glaube.

Daß der Artilleriekampf solche Wirkungen erzielte und zugleich die Anwendung von Torpedobooten vorbereitete, hat es auch zuwege gebracht, daß auf die Anwendung der eigentlichen Nahwaffen — Schiffstorpedo und Ramme — verzichtet werden konnte.

5. Panzerschiff und Torpedoboot.

Aus dem, was ich hier ausgeführt habe, geht schon hervor, daß der große Erfolg, den die Torpedoboote in dieser Schlacht gehabt haben, nicht überraschen kann. Wer beim Ausziehen zum Kampfe nicht weiß, ob die Schlacht bei Abukir oder bei Trafalgar geschlagen werden muß, kann auf die Mitwirkung von Torpedobooten nicht sicher rechnen. Daß ihre Anwendung hier möglich war, beruht darauf, daß man den Gegner in vorbereiteter Stellung erwartete. Ihr großer Erfolg ist aber einmal entstanden aus der Enge des Kampffeldes und beruht dann weiter wesentlich auf dem Zusammenwirken von Schlachtschiff- und Torpedoboot. Am Tage können Torpedoboote auf Erfolg nur rechnen, wenn die angegriffenen Schiffe durch Kampf mit Panzer-

schiffen festgehalten werden, während ihre Artillerie niedergekämpft oder beschäftigt wird. Auch das Durcheinander der Schlacht, das hier mit eine Folge des taktischen Unvermögens der Russen war, gibt ihnen Chance. Der Nachtangriff aber war wesentlich vorbereitet durch die Schwächung der Artillerie der Schiffe im Kampfe des vorhergegangenen Tages, durch die Verluste an Mannschaften und die teilweise Zerstörung der Befehlsapparate und Abwehrmittel. So fällt denn auch die Frage, ob die Nacht vor dem Kampf oder die ihm folgende die geeignetste zum Ansetzen der Torpedoboote ist, hierher. Sie wird in jedem Fall anders beantwortet werden müssen und wesentlich bedingt werden durch die örtliche Lage und durch das Kräfteverhältnis der einander gegenüberstehenden Schlachtschiffsflotten. Wir werden also an unseren Ansichten über den Wert der Torpedoboote nichts zu ändern haben. Sie können die Schlachtschiffe, durch deren Vorhandensein sie überhaupt erst Existenzberechtigung gewinnen, nicht ersetzen und sie bekommen erst Wert durch das Zusammenwirken mit ihnen.

6. Kampfkraft und Schnelligkeit.

Ich habe schon hervorgehoben, daß die Verwendung der überlegenen Geschwindigkeit zum Einkreisen und artilleristischen Niederkämpfen des Gegners an sich nichts Neues ist. Daß sie hier zu so besonderer Geltung kam, liegt, wie ich auch schon erwähnte, an den Verhältnissen des Falls. Ich möchte glauben, daß wir auch, was das Verhältnis von Kampfkraft und Geschwindigkeit anbelangt, in unseren Schlachtschiffskonstruktionen auf richtigem Wege sind. Denn eine Steigerung der Geschwindigkeit kann in beschränktem Deplacement, an das wir uns noch für gebunden halten, nur erreicht werden durch eine Einbuße an Kampfkraft. Aber auch in einem vergrößerten Deplacement dürfte der Geschwindigkeit kein größeres Gewicht eingeräumt werden, als ihr ihrem Wesen nach zukommt. Auch sie ist ja ein Teil der Kampfkraft, aber doch nur relativ. Denn die Geschwindigkeit kann wohl die absolute Kampfkraft dadurch gelegentlich verstärken, daß sie ihr ermöglicht, von einer günstigeren Stelle aus zu wirken, sie kann aber *fehlende* Kampfkraft nie ersetzen; in einem Schlachtschiff darf ihr daher von dieser nie etwas geopfert werden. Ich möchte ferner glauben, daß ein nicht erheblicher Geschwindigkeitsüberschuß — und um einen solchen kann es sich ohne Opferung an Kampfkraft auch bei einer Deplacementssteigerung wohl nur handeln — in seiner taktischen Wirkung vielfach überschätzt wird. Hätte die russische Kampflinie nach Steuerbord freies Manöver gehabt, ja wäre sie nur vom Feinde nicht überrascht worden und hätte rechtzeitig gehandelt, so konnte sie einer Überflügelung durch Abbiegen lange Zeit entgehen, und während dieser Zeit wäre die Kampfkraft entscheidend gewesen für den Erfolg, nicht die Geschwindigkeit. Den Weg zu ihrem Ziel muß eine Flotte sich frei machen durch Besiegung des Gegners, und nicht der Weg nach Wladiwostok war entscheidend für die im Gefecht zu steuernden Kurse, sondern die taktische Verwendung der Waffen.

Ich möchte meine Besprechung hier schließen und hoffen, daß spätere Ergänzung des Nachrichtenmaterials nicht etwa zeige, daß ich im Ziehen von Schlüssen schon zu weit gegangen bin. Nur auf einen Punkt von allgemeiner Wichtigkeit möchte ich hier noch hinweisen. Der russische Führer hat darauf verzichtet, durch eine Vorhut seinen Weg aufzuklären und sich vor Überraschungen zu decken. Aus welchem Grunde dies

geschehen ist, weiß ich nicht, aber es muß anerkannt werden, daß wirklich brauchbare Schiffe ihm hierzu fehlten. Ohne kampfkräftige Kreuzer — ich habe das in anderem Zusammenhange vorher schon ausgeführt — ist es nicht möglich, eine Flotte sicher in die Schlacht zu führen. Man kann solche Kreuzer ein Übel nennen, denn sie beanspruchen Mittel, die nach Ansicht vieler vielleicht besser in Schlachtschiffen anzulegen wären. Aber trotzdem sind sie notwendig, wenn die in den Schlachtschiffen aufgespeicherte Kampfkraft voll zur Geltung kommen soll.

Die Schlacht in der Koreastraße wird für immer ein Ruhmesblatt in der Geschichte der japanischen Flotte sein, für uns aber fügt sie zu den vielen Beispielen aus der Seekriegsgeschichte ein neues hinzu: Das erste Bild einer mit den modernen Mitteln des Seekrieges ausgefochtenen großen Entscheidungsschlacht. Für den, der mit offenem Auge der Entwicklung der Dinge gefolgt ist, hat sie, wenn ich von dem überraschenden Erfolg des Granatfeuers auf große Entfernungen absehe, wenig absolut Neues gebracht. Was sie uns aber hauptsächlich einprägen sollte, das ist die Mahnung, unsere Kriegsvorbereitung schon im Frieden so nahe an die Wirklichkeit des Krieges heranzuschieben, als irgend möglich ist. Es dürfen hiervon weder die hohen Indiensthaltungskosten abschrecken, die daraus erwachsen, noch die Gefahren für Material und Personal, die aus solchen kriegsmäßigen Übungen entstehen. All dies kann nicht ins Gewicht fallen gegenüber der Gefahr, in der Stunde der Entscheidung den Anforderungen des Krieges nicht gewachsen zu sein. Denn über das Schicksal großer Reiche und ihrer Millionen von Bewohnern entscheidet diese kurze Spanne Zeit, in der wie in einem Brennpunkt alles sich zusammenschließt, was jahrelange Friedensarbeit uns bringen soll. Nur Männer, deren Sinn für die Wirklichkeit nicht gehindert wird durch engherziges Festhalten an taktischem Schematismus oder doktrinärer Theorie, Männer, die ohne Scheu vor Verantwortung mit klarem Blick die Lage schnell erfassen und die, wenn sie dann handeln, sich darauf verlassen können, daß sie verstanden werden und daß in dem komplizierten Apparat, den eine moderne Schlachtflotte darstellt, jedermann mit Sachkenntnis und Todesmut seine Pflicht tut, heften den Sieg an ihre Flagge.

Freiherr v. Maltzahn.




Port
Digitized by Google

Schulbildung und Seeoffizierlaufbahn.

Von einem Seeoffizier.

An die Jugenderziehung des Seeoffiziernachwuchses werden besondere und hohe Anforderungen gestellt. Es muß der Seeoffizier ein gebildeter Mann im allgemeinen Sinne sein, der Verständnis für das geistige Leben, für Geschichte, Literatur und Kunst, nicht nur des Heimatlandes, gewonnen hat. Gleichzeitig muß er in seinem Beruf ein gut geschultes mathematisches Denken mitbringen und verhältnismäßig reichliche Kenntnisse in Mathematik und Naturwissenschaften sowie in lebenden Sprachen. Er muß also möglichst Gymnasial- und Realschulbildung in sich vereinigen und dabei muß er doch, unter voller Pflege seiner körperlichen Entwicklung, den Abschluß seiner Schulzeit so zeitig erreichen, daß er in verhältnismäßig jungen Jahren — spätestens vor Vollendung seines 19. Lebensjahres — in den Seedienst mit seinen besonderen Lebensbedingungen eintreten kann.

Die Erfüllung dieser Anforderungen ist aber nur bei besonders günstigen Schulverhältnissen, d. h. bei Besuch eines Realgymnasiums ohne störenden Schulwechsel und auch dann nur über dem Durchschnitt begabten Schülern möglich.

Nun wäre es ein unbilliges Verlangen, daß sich die öffentlichen Schulen mehr als bisher den Bedürfnissen eines von so wenigen einzuschlagenden Berufes (auf das Deutsche Reich kommen nur rund 150 Seekadetten pro Jahr) anpassen sollten. Aber wenn auch der eigenartige Seeoffizierberuf besondere Anforderungen stellt, so eigenartig ist er doch nicht, daß seine Interessen an den meisten Schulfächern und allgemeinen Erziehungsmitteln nicht die gleichen wären, wie die einer ganzen Reihe anderer Berufe. Wir nennen hier nur den Offizier der Landarmee, den Landwirt, den Forstmann und den Techniker. Die Bedürfnisse des Seeoffizierberufes drängen nur infolge der notwendigen Begrenzung der Schulzeit ganz besonders stark auf Berücksichtigung, und das gibt uns ein gewisses Recht, in der Frage der Schulbildung, trotz unserer numerischen Schwäche, für die praktischen Berufe das Wort zu ergreifen.

Ein Weltweiser unserer Zeit, Houston Stewart Chamberlain, hat über die Reform des Unterrichts gesagt, daß die Philologen nicht berechtigt seien, in dieser Frage ausschließlich das große Wort zu führen, daß anderseits aber auch mit dem Zuschnitt des Unterrichts auf praktische, d. h. Berufsziele, eine gesunde Reform nicht möglich sei. Es müsse die Frage von einem höheren Standpunkt aus betrachtet werden, von dem Standpunkt des Ersatzes des sogenannten klassischen Bildungsideals durch „die Natur als Lehrmeisterin".*) Dieses neue Ideal wird mit dem Glauben [illegible] die Unentbehrlichkeit der alten Sprachen als allgemeines Bildungsmittel aufräumen.

*) In den „Grundlagen des 19. Jahrhunderts" sagt Chamberlain: Die Naturbeobachtung [illegible] eine hohe Schule der Charakterbildung: sie übt die Ausdauer, sie bändigt den Eigenwillen, sie [illegible]rt unbedingte Wahrhaftigkeit. Diese Rolle hat die Naturbeobachtung in der Geschichte des [illegible]rmanentums gespielt; diese Rolle würde sie morgen in unseren Schulen spielen, wenn endlich ein- [illegible] die Nacht mittelalterlicher Superstitionen sich lichtete und wir zur Einsicht gelangten, daß nicht [illegible] Nachplappern veralteter Weisheit in toten, unverstandenen Sprachen, auch nicht das Wissen

Statt der Grammatik wird wieder wie bei den Hellenen die Mathematik werden: „eine Leitung der Seele zum Wesentlichen und ein Bildungsmittel philosophischer Denkart“. Das ist für uns sehr verführerisch, aber es bedarf wohl noch Generationen, bevor sich dieser Gedanke allgemein zur Tat durchringt. So lange können wir nicht gut warten. Wir müssen vielmehr jetzt schon im Glauben an das Ziel einen Weg suchen, der wenigstens allmählich dorthin führt, und können uns dabei freuen, daß außer den ideellen Erwägungen auch die praktischen Bedürfnisse, die es für uns zu befriedigen gilt, auf diesen Weg hinweisen.

Welcher Weg ist das?

Es ist die starke Betonung der Mathematik und Naturwissenschaften, der Muttersprache, der neueren Geschichte sowie der fremden lebenden Sprachen, dabei Pflege des Lateinischen in gewissen Grenzen, zur Vertiefung des Verständnisses für die lebenden Sprachen und als noch nicht zu entbehrenden Sprachschatz der gebildeten Gesellschaft, welche noch glaubt, in Wort und Schrift auf lateinische Ausdrücke zurückgreifen zu müssen. Die für die allgemeine Literaturkenntnis notwendige Kenntnis der lateinischen Klassiker soll im wesentlichen durch deutsche Übersetzungen vermittelt werden. Unterricht in der griechischen Sprache muß ganz fortfallen. Der körperlichen Ausbildung muß erheblich mehr Zeit und Sorgfalt zugewendet werden als bisher.

Von den bestehenden Schulen würde, abgesehen von dem als Internat eine Sonderstellung einnehmenden Kadettenkorps, das Reform-Realgymnasium, in welchem mit Latein erst in Untertertia angefangen wird, am meisten der uns erwünschten Schule entsprechen. Es brauchte im wesentlichen nur das Lehrziel für die lateinische Sprache und damit die Stundenzahl herabgesetzt zu werden. Die gesparte Zeit müßte für die körperliche Ausbildung verwertet werden. In nebenstehender Tabelle ist der Lehrplan eines Reform-Realgymnasiums (Frankfurter Lehrplan) gegeben, in dem mit fetter Schrift die von uns vorgeschlagenen Abänderungen eingetragen sind.

Es ist darin für jeden Tag eine Stunde Turnen angesetzt statt bisher nur für drei Tage in der Woche. Dieses Zugeständnis an die körperliche Ausbildung ist unbedingt zu verlangen, und zwar ohne Erhöhung der Gesamtstundenzahl. Eine weitere Forderung der körperlichen Ausbildung und der Erhaltung jugendlicher Frische ist, daß in den Klassen bis Obertertia einschließlich aufwärts kein Nachmittagsunterricht stattfindet, die Stundenzahl sich also auf 30 in der Woche beschränkt, und daß von Untersekunda an nur dreimal in der Woche Nachmittagsunterricht eintritt, also Beschränkung auf 36 Stunden in der Woche. Die Hauptkosten dieser Lehrplanänderung muß aus den vorher angeführten Gründen das Latein tragen. Späteren Zeiten wird es vorbehalten bleiben, das Latein ganz fallen zu lassen und die jetzige Oberrealschule — nur mit weniger theoretischem Unterricht und mehr körperlicher Ausbildung — zur Normalschule zu erheben, neben der es einige wenige Gelehrtenschulen im Sinne der jetzigen Gymnasien gibt.

---

angeblicher „Tatsachen“ und noch weniger die Wissenschaft, sondern die Methode der Erwerbung alles Wissens, nämlich die Beobachtung, die Grundlage aller Erziehung sein sollte, als einzige Disziplin, welche zugleich den Geist und den Charakter formt, Freiheit und doch nicht Ungebundenheit schenkt, und welche die Quelle aller Wahrheit und aller Originalität einem jeden zugänglich macht.

Lehrgegenstand	Stundenzahl in der Woche									Zusammen
	VI	V	IV	III2	III1	II2	II1	I2	I1	
Religion*)	 3	 2	 2	 2	 2	**1** 2	**1** 2	**1** 2	**1** 2	**15** 19
Deutsch	5	4	4	3	3	3	3	3	3	31
Latein	 —	 —	 —	**3** 8	**3** 8	**3** 6	**3** 6	**3** 6	**3** 6	**18** 40
Französisch	**4** 6	**4** 6	**3** 6	**3** 4	**3** 4	 3	 3	 3	 3	**29** 38
Englisch	—	—	—	—	—	6	4	4	4	18
Geschichte und Erdkunde	2	2	5	3	3	3	3	3	3	27
Rechnen und Mathematik	**4** 5	**4** 5	**4** 5	 4	 4	 4	 5	 5	 5	**39** 42
Naturbeschreibung	2	2	2	2	2	—	—	—	—	10
Physik	—	—	—	—	—	3	2	2	2	9
Chemie	—	—	—	—	—	—	2	2	2	6
Schreiben	2	2	—	—	—	—	—	—	—	4
Zeichnen	—	2	2	2	2	2	2	2	2	16
Gesang	2	2	2	2	2	2	2	2	2	18
Turnen	**6** 3	**6** 3	**6** 3	**6** 3	**6** 3	**6** 3	**6** 3	**6** 3	**6** 3	**54** 27
Zusammen	**30** 30	**30** 30	**30** 31	**30** 33	**30** 33	**36** 37	**36** 37	**36** 37	**36** 37	**294** 305

Vorläufig halten wir aber, wie gesagt, noch das Reform-Realgymnasium für die zweckmäßigste Schule zur Vorbereitung für den Seeoffizierberuf. Leider gibt es nur sehr wenige solcher Schulen im Deutschen Reiche, unter anderem fehlt ein Realgymnasium in Wilhelmshaven. Das Gymnasium ist bei weitem die verbreitetste Form der höheren Schule,**) obgleich dies kaum dem sachlichen Bedürfnis der bürgerlichen Gesellschaft (Zahlenverhältnis der in die Gelehrtenberufe und in die praktischen Berufe Eintretenden) entspricht. Das Gymnasium gilt eben heute noch als die Normalschule, die es so lange Zeit gewesen ist. Es ist die Schule, welche die Väter besucht haben und es ist die Schule der besseren Gesellschaft. Das entscheidet in sehr vielen Fällen die Wahl der Bildungsanstalt und das ganz berechtigterweise, wenn man, wie es doch der Fall sein soll, in der Schule nicht nur die Erwerbung nützlicher Kenntnisse, sondern auch allgemeiner Erziehung der Schüler untereinander sucht. Die Rücksicht darauf läßt wohl eine ganze Menge Unzweckmäßigkeit in dem Lehrplan mit in den Kauf nehmen. Man bedenkt dabei nur nicht, daß wenn allgemein für die Söhne die Schule gewählt wird, deren Lehrplan am besten auf den zukünftigen Beruf vorbereitet, auch in die realeren Lehranstalten mehr Söhne aus den höheren Ständen kommen,

*) In den oberen Klassen mit Rücksicht auf den Konfirmanden-Unterricht beschränkt.

**) In der Provinz Brandenburg gibt es z. B. 26 Gymnasien, 4 Gymnasien mit Realschule, 1 Reformgymnasium mit Realschule, 6 Realgymnasien, 1 Reform-Realgymnasium und 3 Ober-Realschulen.

als das jetzt der Fall ist. Sehr oft haben die Eltern aber gar keine Wahl. In ihrem Wohnorte gibt es nur ein Gymnasium. Der Junge muß dorthin entgegen den ausgesprochenen Interessen seines schon gewählten Berufes. Da sollte doch ein Weg gefunden werden, das Gymnasium den praktischen Berufen etwas dienstbarer zu machen, als es jetzt ist. Bei aller schuldigen Ehrfurcht vor der historisch entwickelten Gelehrtenschule müssen wir an sie, wenigstens an den Orten, wo sie Alleinherrscherin ist, die Zumutung stellen, den Schülern die Wahl zu lassen, ob sie Griechisch lernen oder die hierfür angesetzte Zeit für Englisch sowie für Extrastunden in Französisch und Mathematik anlegen wollen. Und zwar nicht nur, wie das in einem Erlaß des Kultusministeriums vorgesehen ist, in den unteren Klassen bis Untersekunda einschließlich, sondern auch für die oberen Klassen. Das klingt ganz einfach, und doch sträubte sich wohl die Mehrzahl der Philologen dagegen. Sie sagen, der lateinische Unterricht auf dem Gymnasium arbeite in letzter Linie dem Verständnis für die griechische Kultur vor, die Kenntnis der griechischen Sprache sei nur eine weitere Etappe auf diesem Wege. Lasse man die griechische Sprache fort, so sei auch ein Hauptzweck der in das Latein hineingesteckten Arbeit verfehlt. Abgesehen davon, daß nach dieser Auffassung die Daseinsberechtigung des Realgymnasiums sehr zweifelhaft wird, mutet uns die hohe Einschätzung des Griechischen doch als sehr weltfremd an. Wie wenigen Abiturienten wird durch ihre Kenntnis der alten Sprachen ein der zeitraubenden Arbeit entsprechendes höheres Verständnis für die hellenische Kultur erschlossen, als den nicht auf dem Gymnasium Geschulten, welchen mit sehr viel weniger Arbeitsaufwand an der Hand deutsch geschriebener Werke Belehrung über diese interessante Kulturepoche der Menschheit zuteil wird. In dem altsprachlichen Unterricht spielt eben das Handwerksmäßige, das unvermeidliche Auswendiglernen, eine so große Rolle, daß darüber die höheren Ziele des Unterrichts oft aus dem Auge verloren werden.

Aber der Widerstand der Philologen hat auch noch einen anderen Grund, die Sorge vor der Entvölkerung der Griechisch treibenden Klassen. In der Tat würden wohl viele, nur aus äußeren Zweckmäßigkeitsgründen Gymnasiasten gewordene Jünglinge, vor die Wahl Griechisch oder Englisch gestellt, das letztere wählen, trotz aller idealen Ziele der Gymnasialbildung und trotz der ihnen als verlorene Liebesmüh' hingestellten, schon geleisteten Lateinarbeit. Wäre das nun ein Unglück? Nein, im Gegenteil. „Es dürfte wichtiger für unser Volk sein, eine geringere Anzahl von Gebildeten unter sich zu haben, die sich in freier Liebe den Altertumsstudien widmen und den Geist des Hellenentums, seine Schönheit, Anmut und Geistestiefe in sich aufnehmen und den übrigen vermitteln, als daß eine große Menge die Elemente der lateinischen und griechischen Sprache lernt, ohne Herzensneigung mit innerem Widerstreben.*)

Den Geist des Hellenentums! Wird das Gymnasium, werden unsere öffentlichen Schulen im allgemeinen diesem Geiste gerecht in ihrer Erziehungsarbeit? Chamberlain faßt in seiner Betrachtung über das Erbe der alten Welt den Geist des Hellenentums als etwas in einem weitesten Sinne des Wortes Künstlerisches auf, ob es nun in dem Denken der Philosophen oder in den Schöpfungen eines Homer oder Phidias in die Erscheinung tritt. Und das beherrschte auch das öffentliche Leben.

*) Dr. Karl Reinhardt: „Die Frankfurter Lehrpläne".



„Die unendliche Sorgfalt, welche auf die Ausbildung schöner und kräftiger Körper verwendet wurde, gehorchte künstlerischen Normen." Wo ist diese „unendliche Sorgfalt" in unserer Zeit geblieben? Da müssen wir doch dem Gymnasium den Vorwurf machen, daß es sich zu sehr mit der theoretischen Betrachtung des hellenischen Geistes begnügt hat. Je heißer aber der Kampf ums Dasein wird und je mehr auf allen Gebieten die Nationen sich dabei gegenüberstehen, je mehr müssen wir darauf bedacht sein, eine körperlich kräftige und frische Jugend für diesen Kampf zu stellen, nicht nur wegen der körperlichen Anforderungen, welche in den praktischen Berufen an den Nachwuchs herantreten, sondern weil in der Regel auch der geistige Schwung stark von der körperlichen Elastizität abhängig ist. Hierzu muß das Sitzen hinter den Büchern — in der Schule und zu Hause — eben eingeschränkt werden. Und da müssen die alten Sprachen mit ihrem ganzen historischen Lehrgebiet herhalten, welche so viel Zeit für sich beanspruchen und deren Wert doch zum großen Teil nur darin besteht, daß sie Klettergerüste für den Geist darstellen. Das tun aber Mathematik und Naturwissenschaften und neuere Geschichte auch, ja man erreicht mit ihnen, die doch greifbare Bildungswerte für das moderne Leben sind, in kurzer Zeit dieselbe geistige Trainierung. Es ist wie Rudern am Zimmerapparat und Rudern im wirklichen Boote auf dem Wasser.

Lassen wir hier noch einmal Chamberlain das Wort über notwendige Beschränkungen im Unterricht. Er sagt: „Daß wir z. B. heute noch, wo so viel Großes und Wichtiges unsere Aufmerksamkeit vollauf beanspruchen müßte, wo sich inzwischen endlose Schätze des Denkens, des Dichtens und vor allen Dingen des Wissens aufgestapelt haben, von welchen die weisesten Hellenen nicht das Geringste ahnten und an welchen teilzunehmen das angeborene Recht jedes Kindes sein müßte, daß wir da noch immer verpflichtet werden, kostbare Zeit auf die Erlernung aller Einzelheiten der erbärmlichen Geschichte der Griechen zu verwenden, unser armes Gehirn mit endlosen Namensregistern ruhmrediger Herren auf ades, atos, enes, eiton usw. vollzupfropfen und uns womöglich für die politischen Schicksale dieser grausamen, kurzsichtigen, von Selbstliebe geblendeten, auf Sklavenwirtschaft und Müßiggängerei beruhenden Demokratien zu begeistern — das ist ein hartes Schicksal, an dem jedoch, wohl überlegt, nicht die Griechen die Schuld tragen, sondern unsere eigene Borniertheit!"

Da ist einmal mit herzerquickender Grobheit ausgedrückt, was schon längst die innerste aber meistens stille Überzeugung so vieler Deutscher, namentlich deutscher Väter, geworden ist.

Freilich müssen wir den Chamberlainschen Ausspruch, wie das gewiß der ganzen Lebensanschauung dieses Philosophen entspricht, dahin ergänzen, daß es falsch wäre, den durch Beschneiden des Alten gewonnenen Platz einfach durch moderne Wissenschaft zeiträumlich auszufüllen. Der Systemwechsel in der Bildungsmethode, auch der nur im Übergang begriffene, muß ausgenutzt werden, um der körperlichen Ausbildung zu ihrem Rechte zu verhelfen und sie so auszugestalten, daß sie auch zur Charakterentwicklung beiträgt. Daß dies möglich ist, daß durch Turnen und andere körperliche Übungen Mut, Entschlossenheit und Selbstbewußtsein im besten Sinne gehoben werden können, wird jedem Erzieher der Jugend, auf dem Schulhof wie auf dem Kasernenhof und dem Oberdeck S. M. Schiffe, geläufig sein.

Es ist wahrlich nicht Geringschätzung des positiven Wissens, was den Verfasser dieser Betrachtung eine Beschränkung in der Zahl der Unterrichtsstunden wünschen läßt. Nein, mit diesem Wunsche verbindet er im Gegenteil den anderen sehr lebhaften Wunsch, daß von den Seeoffiziersaspiranten das Abiturientenzeugnis als Aufnahmebedingung in den Beruf gefordert werde. Die in der Primareife ausgedrückte Schulbildung, die jetzt als Bedingung für die Einstellung als Seekadett festgesetzt ist, genügt schwerlich in einer Zeit, in der die preußische Armee eifrig dahin wirkt, daß der Offiziersersatz das Abiturientenzeugnis erworben haben soll, und in der auch in vielen anderen Berufen, z. B. im höheren Kaufmannsstand, das Erreichen dieses Bildungsabschlusses immer mehr gefordert wird. Die Primareife als Eintrittsbedingung paßt zudem nicht in den Organismus unserer öffentlichen Schulen hinein, bei denen ein gewisser Bildungsabschluß mit Untersekunda — also Reife für Obersekunda — erreicht wird, während der Besuch der Obersekunda eigentlich nur für den Wert hat, welcher gesonnen ist, auch Unter- und Oberprima durchzumachen. · In früherer Zeit war auch, verbunden mit einer Altersgrenze von 17 Jahren, nur Reife für Obersekunda Eintrittsbedingung für Seekadetten. Diese Schulbildung, welche die gleiche ist wie die zum einjährig-freiwilligen Dienst berechtigende, hat sich dann erst als ungenügend herausgestellt, aber man hat nicht gleich das Abiturientenzeugnis gefordert in der früher gewiß berechtigten Sorge, daß dann die als Seekadetten Eintretenden zu alt sein würden, um sich an die Strapazen des Seedienstes zu gewöhnen. Aber inzwischen haben sich die Lebensbedingungen des Seedienstes sehr wesentlich geändert nach der Richtung hin, daß auch der 19 jährige sich noch sehr wohl an diese Lebensbedingungen gewöhnen kann. Jetzt hindert unsers Erachtens nichts mehr, das Abiturientenzeugnis als Eintrittsbedingung zu fordern oder es doch bei der Feststellung des Dienstalters — ähnlich wie die Armee dies tut — so zu bewerten, daß der die Schule ganz durchlaufende Schüler bei seinem Eintritt in die Marine nicht um Jahre hinter den Klassenkameraden rangiert, der der Schularbeit und des Schulzwanges müde, schon mit dem Primanerzeugnis Seekadett wird, nur eine Bruchstückbildung in seinen Beruf mitbringend. So wie die Verhältnisse jetzt liegen, kann man den Eltern, welche ihre Söhne Seeoffiziere werden lassen wollen, jedenfalls nur dann raten, sie vorher das Abiturientenexamen machen zu lassen, wenn ihnen das in sehr jungen Jahren erreichbar ist oder wenn besondere Zweifel darüber bestehen, ob der junge Mann in dem gewählten Berufe bleiben wird. Das Erreichen der Abiturientenreife in sehr jungen Jahren, etwa vor Vollendung des 18. Lebensjahres, ist aber gerade bei dem erwünschtesten Seeoffiziersersatz, den Söhnen aus Offiziersfamilien, verhältnismäßig selten, weil mit dem unvermeidlichen Garnisonwechsel der Offiziere empfindliche Störungen im Bildungsgang der Söhne eintreten. Dazu kommt, daß die Väter, welche selbst Militärs sind, den großen in der Marine bestehenden Avencementsvorteil frühen Eintritts in den Beruf, der sich schließlich auch in früherem Erreichen der wirtschaftlichen Selbständigkeit ausdrückt, voll in Ansatz bringen und, was sehr menschlich ist, darüber den Wert der höheren Schulbildung etwas aus dem Auge verlieren. Aber diese höhere Schulbildung ist doch ein so großer, die soziale Stellung des Offizierstandes sehr wesentlich mitbestimmender Faktor, daß sie die Regel für den Offiziernachwuchs bilden sollte.

Freilich muß die Forderung des Abiturientenzeugnisses als Bedingung für den Eintritt in die Seeoffizierlaufbahn den Wunsch nach Zugeständnissen in den Lehrplänen unserer öffentlichen Schulen in dem vorher skizzierten Sinn nur noch dringender machen, denn was wir brauchen, sind Abiturienten, die ihre lange Schulzeit zum Lernen für das Leben unserer Zeit ausgenutzt haben und für deren körperliche Entwicklung mit ebenso viel Liebe gesorgt worden ist, wie sie unsere vortreffliche Lehrerschaft auf die Schulbildung im engeren Sinne verwendet.



American Naval Policy.

(Mit 1 Skizze.)

Unter obigem Titel hat, wie bereits früher erwähnt wurde, im Märzheft der „Proceedings of the United States Naval Institute" der Commander Bradley A. Fiske einen Preisaufsatz veröffentlicht, welcher nicht nur in den Vereinigten Staaten großes Aufsehen erregt hat, sondern es auch verdient, von allen, welche sich für Marinefragen interessieren, und daher auch besonders von unseren Seeoffizieren, gelesen zu werden. Nicht so sehr deshalb, weil der Aufsatz ganz neue Gesichtspunkte brächte, als vielmehr, weil er einesteils mit einem Freimute, welcher selbst unter amerikanischen Verhältnissen ungewöhnlich ist, das Expansionsbedürfnis der amerikanischen Politik und damit auch der Flotte vertritt, und sodann, weil er in umfassender Weise marinetechnische wie taktische und organisatorische Fragen bespricht. Insofern gibt der Aufsatz sehr viel mehr, als sein Titel vermuten läßt.

Eine eingehende Besprechung des reichen Inhaltes dieser Arbeit würde sehr viel Raum beanspruchen, denn der Aufsatz selbst füllt allein 80 große Druckseiten und die durch ihn hervorgerufene interessante Diskussion weitere 19 Seiten. Es kann daher hier nur auf die Hauptpunkte eingegangen werden, in der Hoffnung, daß man sich durch den Umfang des Aufsatzes nicht von dessen Lektüre abhalten lassen werde: denn wenn derselbe auch naturgemäß für den amerikanischen Marinepolitiker und Seeoffizier bestimmt ist, so ist er darum doch für uns nicht minder interessant, denen bei der zunehmenden Wichtigkeit der amerikanischen Politik und der in gleichem Maße wachsenden Bedeutung der amerikanischen Flotte die Kenntnis der drüben geltenden Ansichten von Wert sein muß, sodann aber auch, weil daraus auch manches für uns selbst zu lernen ist.

Als Motto setzt der Verfasser den Spruch voran: „Be sure you 're right; then go ahead" und gibt damit zu erkennen, daß zunächst in Frage stände, ob der von der Flottenleitung eingeschlagene Weg der richtige sei, und er gibt darauf sogleich die Antwort, indem er sagt, daß er nach reiflicher Überlegung zu folgenden Schlüssen gekommen sei, auf welche sich seine Arbeit stütze:

1. Die Schiffe der Schlachtflotte seien vom militärischen Standpunkte aus nicht richtig entworfen;
2. Die Grundsätze der Seetaktik und ihre Handhabung seien noch nicht genügend entwickelt;
3. Die Organisation der Marineverwaltung habe, von der allerletzten Zeit abgesehen, zu wenig auf militärische Erwägungen Rücksicht genommen.

Bevor er auf diese Sätze im einzelnen eingeht, entwickelt der Verfasser eingehend die Notwendigkeit militärischer Macht für einen jeden Staat, der sein Gebiet nicht nur, sondern auch seine Interessen im Auslande zu schützen hat, und deshalb auch die zwingende Notwendigkeit, eine Flotte zu unterhalten, welche dieser Aufgabe gewachsen ist. Es würde zu weit führen, auf diese interessanten Ausführungen hier näher einzugehen. Er kommt zu dem Schlusse, daß zwar die meisten Staaten, mit welchen die amerikanische Flotte zu tun haben könne, maritim so schwach seien, daß ihnen gegenüber kleine Schiffe genügen würden, daß jedoch einige wenige Staaten

so mächtige Flotten besäßen, daß kaum die größten Anstrengungen, welche die Vereinigten Staaten hinsichtlich ihrer Seemacht machen könnten, genügen würden, um sie mit Erfolg zu bekämpfen. Hiernach erwüchsen der Union zwei Aufgaben: einmal gegenüber schwachen Flotten und sodann gegenüber den starken Seemächten. Beide Aufgaben seien durchaus getrennte, wenn ihre Erfüllung auch oft gemeinsam erfolgen könne. Es folgt sodann eine eingehende Untersuchung der Frage, ob für die Vereinigten Staaten dieselben Gründe für die Erhaltung einer starken Flotte vorliegen, wie für Großbritannien, und Fiske kommt zu dem Schlusse, daß der für England in vorderster Reihe stehende Schutz des Seehandels, ohne welchen dieses Land nicht leben könne, für Amerika an sich weniger wichtig sei, denn dieses könne allein leben, es brauche durch die Flotte nicht vor dem Verhungern bewahrt zu werden. Damit sei aber die Flotte nicht weniger notwendig: denn, wie die Nähe der Russen an Korea eine starke Flotte zu einer Lebensfrage der japanischen Politik gemacht habe, so erweckten die fruchtbaren Gebiete Westindiens und von Mittel- und Südamerika bei den übervölkerten Monarchien Europas dieselbe Versuchung wie die lange Küstenlinie Koreas bei dem „küstenhungrigen" Rußland, und es sei deshalb nicht unmöglich, daß es einmal zum Kriege käme mit einer oder mehreren europäischen Mächten. Denn, wenn auch das Land innerhalb seiner Grenzen so reich sei, daß es durchaus eines Seehandels nicht bedürfe, und ferner auch so reich an Männern, daß kein Feind mit Erfolg eine Invasion unternehmen könne, und wenn endlich auch, gegenwärtig wenigstens, kein Grund erkennbar wäre, um eine Invasion in einem fremden Lande zu wünschen, so sei es doch zur Aufrechterhaltung einer Doktrin verpflichtet, deren Verletzung einen so heftigen Widerstand erwecken müsse, daß alle Hilfsquellen des Landes in Anspruch genommen und ein Kampf entfesselt werden würde, der nur mit der Zubodenwerfung (prostration) des besiegten Landes enden könne. Wenn aber auch die Vereinigten Staaten ohne Seehandel leben könnten, so sei damit noch nicht gesagt, daß sie ohne ihn ein blühendes Leben führen würden, und daß es daher unweise sein würde, für seinen Schutz durch eine Flotte eine angemessene Summe aufzuwenden; denn je geschickter die Politik geführt werde, unter welcher der Handel blühe, desto mehr Geld fließe in die Taschen des Volkes. Hierfür wäre Großbritannien das beste Beispiel, wie China für das Gegenteil. Indem dann ferner noch unter Hinweis auf die 5 Milliarden, welche Deutschland nach dem letzten Kriege von Frankreich genommen hat, hervorgehoben wurde, welche Opfer Amerika ein unglücklicher Krieg kosten würde, d. h. ein Krieg, auf welchen es nicht hinreichend vorbereitet gewesen sei, werden als die Aufgaben der amerikanischen Flotte aufgestellt:

1. Der Schutz des Handels und der amerikanischen Bürger überall in der Welt;
2. Kriegsbereitschaft.

Für den erstgenannten Zweck genügten im allgemeinen Kreuzer, wie sie vorhanden seien, da es sich vorwiegend um schwache Staaten handele; daneben eventuell die vorhandenen Transportschiffe mit Landungstruppen. Die Erfüllung des anderen Zweckes sei nicht so leicht. Ein Blick auf die Mächte, mit welchen die Union möglicherweise in Differenzen geraten könne, und die enormen Anstrengungen, welche diese Mächte in den letzten 30 Jahren hinsichtlich des Ausbaues und der Ausbildung ihrer Seestreitkräfte gemacht hätten, sowie ferner die aus der Geschichte entnommene Erfahrung, daß der

Unterschied zwischen zwei streitenden Mächten hauptsächlich in ihrer Kriegsbereitschaft gelegen habe, genügten, um zu beweisen, daß noch großes zu leisten sei, um nur den allernotwendigsten Grad von Kriegsbereitschaft zu erreichen, und diese dringende Aufgabe bliebe für sich bestehen neben den Rücksichten auf den Handelsschutz. Auf die Frage aber, ob hierfür die vorhandene Flotte groß und stark genug sei, wäre die einzige richtige Antwort die, daß die Flotte stärker sein müsse als die gegnerische bei Ausbruch des Kampfes. Ein erfolgloser Widerstand sei schlimmer als gar keiner, und je länger ein solcher dauere, desto schwerer würden die Folgen für den unterliegenden Teil. Wenn man sich daher mit einer Flotte begnüge, welche nur den überlegenen Streitkräften von einer oder mehreren fremden Mächten Widerstand leisten sollte, so würde die einfache Folge sein, daß es diesen Mächten unter Verletzung der Monroedoktrin gelingen würde, mit verhältnismäßig geringen Verlusten die amerikanische Flotte zu vernichten und dann mit dem Reste ihrer Streitkräfte das Volk in seine Grenzen einzuschließen und aus ihm soviel Geld herauszupressen, wie sie gerade wollten. Wenn man hiernach einen Vergleich ziehe zwischen der Stärke der amerikanischen und der britischen Flotte, so stoße man immer wieder auf die Behauptung, daß Großbritannien einer stärkeren Marine bedürfe, weil seine Existenz vom Handel abhänge, diejenige Amerikas aber nicht. Hierbei aber sei nicht zu vergessen, daß für Großbritannien Anlässe zu einem Kriege mit einer großen Macht seltener seien als für die Union: denn ersteres habe die unruhigen Zeiten der Jugend hinter sich und den stetigeren Zustand reiferen Mannesalters erreicht, Amerika stehe aber noch gerade am Anfange blühender Kraft. Wenn aber England seinen Weg zu dieser hohen Stellung sich wie jede andere Nation in der Geschichte durch schreckliche Kämpfe zu Lande und zur See habe bahnen müssen, warum solle das bei Amerika anders sein? Wie man auch die Einzelfragen stelle, es gäbe keinen Grund, anzunehmen, daß das Zeitalter der Kriege, durch welches die anderen Nationen haben hindurchgehen müssen, Amerika erspart bleiben müsse. Wenn man nur davon ausginge, daß die Flotte dazu da sei, das Eigentum auf See zu schützen, bedürfe vielleicht Großbritannien der stärkeren Marine, da es mehr Eigentum auf See habe; wenn der Hauptzweck einer Flotte aber der wäre, die Politik zu unterstützen, welche notwendig sei, um die Nation als solche zu erhalten, so bedürften die Vereinigten Staaten zur Durchführung der fundamentalen Forderung, daß „die Regierung des Volkes für das Volk und durch das Volk von der Erde nicht verschwinden darf", eher einer stärkeren Flotte als Großbritannien: denn „ihre Politik fordere in höherem Maße den Krieg heraus, besonders mit Monarchien!"

Wenn trotz des beschränkten Raumes auf diese Ausführungen Fiskes näher eingegangen worden ist, obwohl sie im allgemeinen nur das wiederholen, was auch von anderen Seiten, auch bei uns, für die Notwendigkeit einer starken Flotte geltend gemacht worden ist und was — mutatis mutandis — für alle Völker und für alle Zeiten gilt, so geschah es, weil die Hervorhebung des expansiven Charakters der amerikanischen Politik und die Entwicklung dieses Charakters aus den Bedürfnissen des Landes immerhin neu und interessant sind. Die Monroedoktrin, welche jede europäische Machtbetätigung auf der westlichen Hemispäre ausschließt, und die Behauptung, daß die Vereinigten Staaten berufen sind, ihre bessere Regierungsform an die Stelle derjenigen der Völker der alten

Welt zu setzen — ein Anspruch, welcher an verschiedenen Stellen dieses Aufsatzes durchblickt, wie er in zahlreichen Presseäußerungen jenseits des Ozeans immer wieder hervortritt —, sind Axiome, welche die amerikanische Welt bewegen, welche aber kaum jemals zuvor mit solchem Freimute geltend gemacht worden sind, und darum sind diese Ausführungen, welche hier nur kurz skizziert worden sind, außerordentlich lesenswert.

Bei der Untersuchung der Frage, welche Zusammensetzung die amerikanische Flotte haben müsse, bespricht der Verfasser auch die von so vielen befürwortete Methode des Kreuzerkrieges, allerdings nur mit dem Schlusse, daß die „Handelszerstörer" nur über den ganzen Erdkreis würden Blindekuh spielen können und daß die beste Kriegführung auch in bezug auf die Handelsschädigung die sei, den feindlichen Handelsschutz, also die feindliche Flotte, zu zerstören. Im übrigen hält auch Fiske die Notwendigkeit der Herstellung einer starken Linienschiffsflotte für über allem Zweifel stehend, wünscht aber für diese größere Geschwindigkeit, wodurch allerdings Deplacement und Tiefgang der Schiffe wachsen würden. Unter Besprechung des Vorteils, welchen allein schon die Überlegenheit an Geschwindigkeit hinsichtlich der Gewinnung der günstigsten Anfangsposition in der Schlacht gewährt, kommt Fiske zu dem Satze: „It is in attaining positions of strategic and tactical importance, that speed has its crowning value." Indessen nicht minder wichtig sind die Manövrierfähigkeit und die Angriffsstärke (offensive power) der Flotte. Für erstere Eigenschaft sind ein gutes Signalsystem und Homogenität in der Zusammensetzung der Geschwader und Divisionen von höchster Bedeutung. Sehr interessant sind aber hinsichtlich des Vergleiches zwischen der Offensivkraft zweier Flotten im Beginne und im Verlaufe einer Schlacht die von Fiske konstruierten Tabellen. Es würde zuviel Raum in Anspruch nehmen, diese Tabellen eingehender zu besprechen, und schließlich auch die Urheberrechte des Verfassers verletzen; wenn aber auch dieser von vornherein selbst sagt, daß die Vergleichswerte willkürliche und in gewissem Sinne imaginäre sind, so hat er doch darin recht, „daß die Vergleichswerte zweier streitenden Parteien sich immer in Zahlen ausdrücken lassen". Es mag daher auf diese interessanten Zusammenstellungen aufmerksam gemacht werden.

Für die Aufstellung weniger schwerer an Stelle von vielen kleineren Geschützen führt Fiske auch den wohl neuen Faktor an, daß die Erschütterungen, welche der Schiffskörper durch das unausgesetzte Feuer auch der Kleinartillerie erleidet, eine gute Entfernungsbestimmung verhindern. Da aber diese ohnehin bei den großen Entfernungen der künftigen Seeschlacht eine ungenauere wird, so ist hier das schwere Kaliber im Vorteile, bei welchem Fehler in der Entfernungsbestimmung weniger in Betracht kommen. Nichtsdestoweniger sei eine möglichst große Zahl von kleinen Geschützen nebenher zu wünschen, um durch Steilfeuer (high-angle fire) gegen die schwächeren Turmdecken, Oberdecks, Brücken usw. des Gegners zu wirken, besonders wenn dieser auf große Entfernungen beim Andampfen eine lange Horizontalscheibe darbietet. Hiernach fordert Fiske auf Linienschiffen zwei Arten von Geschützen: ein Kaliber, so groß, wie es nur hergestellt und gehandhabt werden kann, und ein anderes, dessen Geschosse im Steilfeuer noch Turmdecken, Oberdecks usw. durchschlagen können. Hohe Geschützaufstellung ist wünschenswert, um die Geschütze bei rauher See in jeder Gefechtslage verwenden zu können. Die Flotte, welche in der Leestellung durch zu

geringe Feuerhöhe ihrer Geschütze an deren Verwendung bei schwerem Wind und Seegang verhindert ist, wird unrettbar verloren sein.

Für die Erreichung möglichst großen Defensivvermögens der Schiffe ist die Anhäufung von Geschützen und damit auch von Mannschaften nachteilig, also möglichste Auseinanderstellung der Geschütze geboten, welche in idealster Weise der „all turret plan“ ermöglicht. Alsdann könne ein Schiff oft getroffen werden, ohne Schaden zu leiden in bezug auf seine Offensivkraft und als Träger derselben. Ein solches Schiff würde, wenn durch eine schwere Granate getroffen, als unbeschädigt gelten, wenn dieses Geschoß auf nahe Entfernung nicht gerade einen Turm, den Kommandoturm, einen Mast, die Basis eines Schornsteins oder die Wasserlinie getroffen habe. Besser also, diese letztere möglichst stark und möglichst weit über und unter Wasser (mit Rücksicht auf die Bewegungen im Seegange) zu panzern, den Rest des Schiffskörpers aber wenig widerstandsfähig zu machen, weil dann ihn Geschosse passieren könnten, ohne Schaden zuzufügen. Daneben ist ein Schutzdeck, stark genug, um zwölfzölligen Geschossen auf Gefechtsentfernungen zu widerstehen, unentbehrlich. Die Erfahrungen von Port Arthur haben gelehrt, daß Linienschiffe nicht, wie viele glauben, lediglich dem Horizontalfeuer ausgesetzt sind, deshalb, so groß auch das Gewicht starken Seiten- und Horizontalpanzers ist, kann beides nicht entbehrt werden.

Der Entwicklung des Torpedos steht nach Fiskes Ansicht noch eine große Zukunft bevor. Während noch bis vor kurzer Zeit die Schußentfernung nur bis 750 m reichte, seien jetzt Torpedos im Bau, welche 3600 m mit 26 Knoten Fahrt laufen sollen. Wenn ein Automobil 50 Meilen auf dem Lande laufen könne, so könne man auch Automobiltorpedos bauen, welche 50 Meilen durch das Wasser machten. Das sei lediglich eine Frage der Energie. Dabei sei der Torpedo, im Gegensatze zum Geschütz, von den Bewegungen des Schiffes völlig unabhängig und sein Lauf Fehlern in der Vertikalebene praktisch kaum unterworfen. Wenn man sich aber vergegenwärtige, daß ein Torpedo, auf die Mitte einer feindlichen Formation lanziert — vorausgesetzt, daß diese für ihre Handhabung im Gefechte entsprechend geschlossen ist — drei Chancen gegen eine habe, ein feindliches Schiff zu treffen und daß dieses dann voraussichtlich gefechtsunfähig sein wird, so könne man die Bedeutung der Torpedowaffe kaum überschätzen. Es sei daher notwendig, die Entwicklung dieser Waffe bis zur höchsterreichbaren Grenze zu fördern und die Flotte so reichlich wie möglich mit Torpedos auszurüsten. Hierbei aber gibt Fiske den Rat: Geschwindigkeit und Laufstrecke der neuen Torpedos geheim zu halten, damit der Feind nicht wisse, wie weit er sich entfernt zu halten habe, um außer Torpedoschußweite zu bleiben.

Weiterhin spricht sich der Verfasser für möglichst große Linienschiffe aus und stellt als Leitsatz auf, „daß die Schiffe so groß gebaut werden müßten, wie die Schiffbaukunst sie nur herstellen könne.“ Die hierfür angeführten Gründe sind sehr interessant: sie gipfeln darin, daß eine Flotte von acht 20 000 Tonnen-Schiffen einer solchen von sechzehn 10 000 Tonnen-Schiffen in der Schlacht schon deshalb überlegen sein müsse, weil die Gefechtslinie der kleineren Schiffe so lang sein würde, daß die hintere Hälfte ihrer Schiffszahl noch gar nicht würde feuern können, wenn die 20 000 Tonnen-Schiffe ihre gesamte Artillerie bereits im Feuer hätten. Auch die

Verletzbarkeit der großen Schiffe durch Torpedotreffer sei eine verhältnismäßig geringere, weil das größere Deplacement besseren Bodenschutz (Bodenpanzer und Zelleneinteilung) zulasse. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten muß auf den Aufsatz selbst verwiesen werden. Verfasser stellt als Forderung auf, daß in Zukunft Schiffe von weniger als 20 000 Tonnen Wasserverdrängung und weniger als 18 Knoten Geschwindigkeit nicht gebaut werden. Es ist auffallend, daß er sich trotz des großen Wertes, welchen er selbst der überlegenen Geschwindigkeit beilegt, hiermit begnügt, obwohl andere Flotten hierin schon weitergehen.

Wenn diese Besprechung bisher nur die Eigenschaften der Schiffe als Kampfeinheiten berücksichtigte, so kommt Fiske jetzt zu einer Frage, welche die Zusammenfassung dieser Kampfeinheiten im Gefecht, d. h. die Führung der Flotte oder des Geschwaders betrifft. Um dem Führer die Möglichkeit zu geben, die Schlacht zu leiten, d. h. das Terrain und die kämpfenden Schiffe zu übersehen, muß für ihn ein entsprechender Aufstellungsort geschaffen und gleichzeitig ausreichend geschützt werden. Bis jetzt ist durch die Kommandotürme für die Kommandanten und deren unmittelbares Hilfspersonal gesorgt: für den Admiral ist kein besonders gesicherter Platz vorgesehen, von welchem aus er die nötige Übersicht hat. Dabei kommt in Betracht, daß nach den bisherigen Ansichten gerade das Flaggschiff den feindlichen Angriff auf sich vereinigen wird. Fiske fordert daher besonders gebaute Flaggschiffe, groß und schnell, mit starkem Panzerschutz, aber leicht armiert, mit einer hoch angeordneten Aufstellung für den Admiral und 200 Fuß hohen Signalmasten, über dem Schornsteinrauch. Diese Flaggschiffe sollen nicht in die Schlachtlinie genommen werden, sondern seitlich stehen. Bei Erörterung der Seetaktik wird darauf ausführlicher eingegangen.

Soweit das Linienschiff. Mit den vorhandenen und im Bau befindlichen amerikanischen Panzerkreuzern ist der Verfasser nicht zufrieden; vor allem sind sie ihm in der Wasserlinie zu schwach gepanzert. Er fordert daher die Verstärkung des Wasserlinienpanzers auch jetzt noch, gegen Fortfall eines Teils der Mittelartillerie und des hierfür bestimmten Panzerschutzes.

Die Torpedofahrzeuge müssen nach Fiskes Ansicht, um unter allen Umständen mit der Flotte Schritt halten zu können und Kessel und Maschinen unter Wasser legen und durch ein Schutzdeck sichern zu können, bedeutend größer sein: das werde auch schon durch die notwendige Verlegung der Rohre unter Wasser und durch die Vergrößerung des Kalibers bedingt, so daß solche Torpedofahrzeuge, deren Körper bis zur Wasserlinie durch Geschützfeuer fast vollständig zerstört sein könne, ohne ihre Gefechtsbrauchbarkeit zu verlieren, leicht 4000 Tonnen Deplacement erreichen würden.

Die Idee, die jetzt ihrer Vollendung entgegengehenden Panzerkreuzer zu Torpedofahrzeugen umzuwandeln dadurch, daß man ihre 6zölligen Kanonen und deren Seitenpanzer von Bord nähme und zehn Unterwasserrohre für 100 53 cm-Torpedos von großer Geschwindigkeit und Laufstrecke bei Verstärkung des Wasserlinienpanzers auf 304 mm einbaute, wäre nicht so übel. Mit einer Flottille solcher Schiffe an jedem Ende der Formation würde der Befehlshaber gegen eine Überflügelung ganz anders gesichert sein als jetzt mit zehn Panzerkreuzern, deren Brauchbarkeit als Teil der Schlachtflotte schon früher manchem zweifelhaft gewesen, nach dem Schicksale der russischen Wladiwostok-Division aber noch zweifelhafter geworden sei.

Hinsichtlich der Scouts schlägt Fiske vor, solche in der Mehrzahl aus den großen und schnellen Dampfern der Handelsflotte zu entnehmen und von der Marine nur mit dem nötigen Signalpersonal zu besetzen, daneben aber zur Unterstützung dieser Fahrzeuge einige „Military Scouts“ zu bauen, welche so stark zu panzern und zu bewaffnen wären, daß sie von feindlichen Schiffen nicht so leicht abgedrängt werden könnten. Bei dem Vorhandensein der drahtlosen Telegraphie, durch welche ein großer Teil des Dienstes, welchen früher Avisos leisten mußten, übernommen worden sei, bestände der Hauptwert der Spähschiffe darin, daß durch sie die Flotten schneller zur Schlacht gebracht werden würden, als es sonst wohl geschehen würde.

Es folgt sodann eine sehr eingehende **Besprechung taktischer Fragen.** Als Gründe der Rückständigkeit in der Entwicklung der Seetaktik sieht Verfasser folgende an:

1. Die Waffen des Seekrieges haben sich so sehr und so schnell geändert und fahren in dieser Änderung in einem solchen Tempo fort, daß die Entwicklung der Seetaktik mit demselben nicht hat Schritt halten können.

2. Die Landtaktik ist so viel leichter zu erfassen, als die Seetaktik, daß ihre Ausbildung in viel höherem Grade durch Nichtfachleute gefördert werden konnte, als die der Seetaktik.

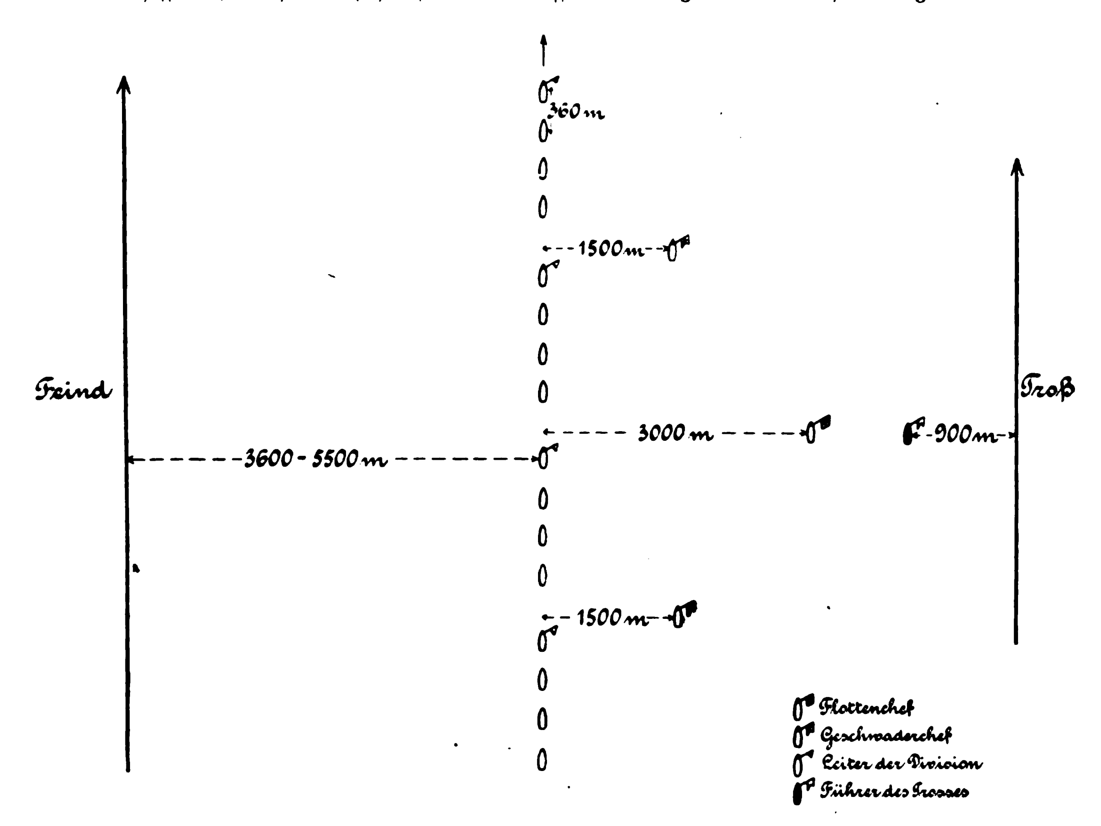
3. Beide erfordern für ihre systematische Ausbildung schriftliche Arbeiten: denn keine Kunst kann ohne die Mitarbeit vieler gefördert werden. Für die Bearbeitung der Landtaktik liegen die Verhältnisse insofern günstiger, als die Mitarbeiter einander verhältnismäßig nahe sind und miteinander leicht in Meinungsaustausch treten können, während das für die Bearbeiter der Seetaktik, welche an Bord über alle Meere verstreut sind, nicht der Fall ist.

4. Die geistige Beanspruchung der Landoffiziere durch ihren Dienst ist eine viel geringere als bei den Seeoffizieren: sie haben daher für taktische Studien mehr Zeit und Frische übrig.

5. Wenn man die Berechtigung dieser Ausführungen schon nur bedingungsweise anerkennen kann, so kommen zwei fernere Gründe nur oder doch vorwiegend für die amerikanische Flotte in Betracht: einmal die Beschränkung der Offiziere gewissermaßen auf bestimmte Teile des Schiffes oder (bei den Kommandanten) auf das Schiff selbst, ohne sie dienstlich mit anderen Fragen in Berührung zu bringen, bis der Flaggoffizierrang erreicht ist. So komme der Offizier erst mit durchschnittlich 60 Jahren dazu, sich mit taktischen Fragen zu beschäftigen, und müsse schon wieder mit 62 Jahren abgehen, vorher gehe ihn die Taktik nur insoweit an, als sie von ihm verlange, sein Schiff nach Signal auf Position zu bringen bzw. zu halten. Ferner sei die fachmännische Ausbildung der älteren Offiziere bis vor kurzer Zeit zurückgeblieben und es habe ihnen die Fähigkeit gefehlt, sich in die Verwendung der neuen Kriegsmaschine hineinzuversetzen.

Dieser Teil des Aufsatzes muß überhaupt als der schwächste bezeichnet werden, obwohl auch hier wieder durch sinnreiche Tabellen Material für taktische Vergleiche geboten wird. Als Hauptvorwurf gegen die rückständige Seetaktik stellt der Verfasser das bisherige Verbleiben des Führers in der Schlachtlinie und an deren Spitze hin, wobei es interessant ist, sich ins Gedächtnis zu rufen, daß er sich damit zu der erst

kürzlich geäußerten Auffassung des Präsidenten in direkten Widerspruch setzt. Wie schon vorhin erwähnt, ist auf den jetzigen Flaggschiffen kein geeigneter und geschützter Platz für den Admiral vorgesehen, vor allen Dingen keiner, von welchem aus er sehen und daher leiten kann. Letzteres sei ferner auch an der Spitze der Schlachtlinie nur für die erste kurze Zeit möglich. Der Feind werde schon dafür sorgen, daß der Führer dort nicht lange vorhanden sei. Endlich könne der leitende Befehlshaber, welcher alles übersehen müsse, seine Dispositionen nicht treffen auf einer Stelle, wo er durch die Gefechtstätigkeit seines Schiffes fortwährend gestört werde, und dürfe nicht durch das Schiff, auf welchem er sich befinde, und dessen Stellung in der Gefechtslinie gebunden



sein. Fiske fordert daher besonders gebaute Flaggschiffe, wie vorhin beschrieben, und deren Postierung außerhalb der Gefechtslinie im Feuerlee etwa nach vorstehender Skizze; bei der Gegnerschaft aber, welche dieser Gedanke bei der Mehrzahl der Offiziere erweckt, wenigstens Versuche in dieser Richtung durch Manöver Geschwader gegen Geschwader.

Überhaupt könne die Entwicklung der Taktik nur gefördert werden durch ausgedehntere Manöver, während jetzt formaltaktischen Übungen zuviel Zeit geopfert werde. Dazu sei es allerdings nötig, die heimische Schlachtflotte versammelt zu halten und nicht mit Aufgaben zu belasten, für welche sie nicht da sei, wie beispielsweise politische Verwendung in Westindien. Hierfür genügten selbständige Kreuzer und

Transportdampfer, entsprechend der Zweiteilung der Aufgaben der amerikanischen Marine, wie zu Anfang dieser Untersuchung angegeben. Durch solche Manöver werde ein System der Seetaktik entwickelt auf dem Wasser, nicht in einem Bureau, und eine Schlachtflotte geschaffen, welche sich in der Hand des Führers befände. Diese Ausbildung, in der Weise durchgeführt, daß die Flotte je nach der Jahreszeit in dem am besten geeigneten Teile der heimischen Gewässer verbliebe und so übte, daß kurze, aber vehemente Geschwaderexerzitien mit entsprechenden Ruhepausen und Zeiten für Reparaturen und Materialergänzungen sowie ausreichende Zeit für Einzelübungen abwechselten, dabei zweimaliges Docken im Jahre, würde die Flotte stets kriegsbereit und ihr Personal stets dienstfreudig erhalten, wobei auch das gesellige und Familienleben zu seinem Rechte käme. Denn auch die feinste Kunstarbeit, ohne Interesse geleistet, sei Sklavenarbeit (drudgery). Interest makes the difference, and the only difference, between pleasant occupation and drudgery. Dementsprechend schlägt der Verfasser etwa folgendes Jahresprogramm vor: In den Monaten April bis November ist die Witterung in der Nähe von New York günstig und etwa 50 Seemeilen südöstlich von Sandy Hook, frei von dem üblichen Dampferwege, ein guter Übungsplatz. Dort monatlich 5 Tage und 5 Nächte Flottenmanöver aller Art einschließlich Verkehr durch drahtlose Telegraphie mit dem Lande; alsdann geschwaderweise Trennung, das 1. Geschwader nach Tompkinsville (New York), das 2. nach Hampton Roads, Torpedoflottille nach Newport, Kreuzer nach Boston, Troß nach der Delawaremündung, 14 Tage für Kohlenergänzung und Reparaturen. Anfang Dezember Marsch der Flotte nach dem Süden mit Pensacola, New Orleans, Key West, Tortugas und Galveston als Stützpunkten, und alle 3 Wochen 5 Tage kriegsmäßige Übungen im Golf von Mexiko. Nicht zu vergessen hierbei, daß auf diese Weise auch der Oberbefehlshaber die Lokalkenntnis gewinnt, deren er im Ernstfalle bedarf.

Zum Schlusse geht der Verfasser zur Besprechung der Organisation der Marineverwaltung über. Er wirft der letzteren vor, daß sie sich bis in die letzte Zeit hinein zu wenig habe von militärischen Erwägungen leiten lassen und daß sie den Fortschritten der Technik nicht schnell genug gefolgt sei. Unter den Gründen, welche er für diese Behauptung anführt, ist der erwähnenswert, daß die Verwaltung, als sie in den letzten zwei Jahren die ganz unbrauchbaren Schiffe von der Liste strich, drei neue, aber ebenso unbrauchbare Schiffe baute. Gemeint sind wohl die neuen Segel-Schulschiffe „Cumberland“, „Intrepid“ und „Boxer“. Ferner habe das bei Verwendung der Offiziere im Dienste beobachtete Verfahren die Individualität ignoriert und die Initiative entmutigt. Es sei ganz gewiß, daß ein Offizier, sobald er für eine Spezialität des Dienstes besonderes Interesse gezeigt und in dieser einiges geleistet habe, schleunigst auf einen anderen Posten versetzt worden sei, um die Homogenität des Offizierkorps nicht zu gefährden!

Ganz besonders aber sei zu beklagen, daß bis in die jüngste Zeit hinein dem Marinesekretär keine Körperschaft zur Seite gestanden habe, welche sich speziell mit Generalstabsaufgaben zu beschäftigen hatte. Statt dessen bestehe, nominell unter dem Marinesekretär, welcher aber nicht Fachmann sei, die Regierung der Bureaus. In einer langen Auseinandersetzung, auf welche hier umsoweniger eingegangen werden kann, als sie neue, in diesen Blättern noch nicht erwähnte Gesichtspunkte nicht enthält,

kommt der Verfasser zu dem Schlusse, daß eine Generalstabsorganisation in irgend einer Form, welche rein militärischen Anschauungen in allen Fragen des Ausbaues und der Verwendung der Flotte den nötigen Einfluß sichert, unentbehrlich sei. Er hält sie für sehr dringend: Denn, „der Isthmuskanal ist in Angriff genommen, die Monroedoktrin ist aufgehoben und von dem amerikanischen Volke nach ruhiger Erwägung gebilligt und angenommen worden. Bald werden sich Schiffe aller Nationen in den karaibischen Gewässern und in der Bucht von Panama drängen; bald werden Angehörige aller dieser Nationen die Strandgebiete von Mittel- und Südamerika bevölkern, deren Regierungen schwach sind. Ist es ganz sicher, daß keine Meinungsverschiedenheiten zwischen diesen letzteren entstehen werden oder zwischen einer europäischen Macht und einer von ihnen? Werden die europäischen Mächte sich bei der Anwendung der Monroedoktrin auf alle diese Fälle ohne weiteres beruhigen?" Der Verfasser hält das für unwahrscheinlich und fordert eine Organisation, welche durch eingehendes Studium der einschlägigen Fragen und durch Vorlage entsprechender Vorschläge den Gefahren der Lage zu begegnen vermag.

Die Diskussion, welche sich an diesen Vortrag anschloß, war eine sehr ausgiebige und, von wenigen Einzelheiten der Forderungen des Verfassers abgesehen, eine durchaus zustimmende. Einer der Herren erklärte sogar, man müsse, streng genommen, um dem Vortrage gerecht zu werden, ein Buch darüber schreiben. Auf alle Fälle ergab die Diskussion die Zustimmung aller zu den leitenden Gesichtspunkten des Vortrages und bewies, daß in politischer Hinsicht wenigstens die Herren mit der Auffassung des Verfassers durchaus einverstanden waren. Nur einer von ihnen meinte, daß die Größe der zu schaffenden Flotte insofern eine Einschränkung zulasse, als es doch der amerikanischen Diplomatie gelingen müsse, der Union in Europa wenigstens einen Alliierten für den Fall eines Krieges zu sichern, welcher dann einen Teil der feindlichen Flottenmacht auf sich abziehen würde. Am auffallendsten waren die Ausführungen des Captain Beehler, welcher, wenn wir nicht irren, früher Marineattaché in Berlin war. Nach seinen Berechnungen wird die englische Flotte nach Ablauf von 10 Jahren 100 Linienschiffe stark sein. Das deutsche Flottenprogramm weise jetzt 38 Linienschiffe auf, und eine Verdoppelung dieser Zahl durch ein neues Flottengesetz stehe in Aussicht, so daß die deutsche Flotte um 1914 76 Linienschiffe zählen würde! Demnach müßte die amerikanische Flotte 1914 100 Linienschiffe enthalten, um der britischen Flotte gleich und allen anderen überlegen zu sein und zu dem Zwecke für die nächsten 7 Jahre jährlich 10 Schiffe in Bau geben. Wenn man auch das von dem Kongresse nicht erwarten könne, so müßten doch jährlich 4 Schiffe auf Stapel gesetzt werden, damit die Flotte 1914 wenigstens 50 Linienschiffe stark wäre.

Betreffs der Größe der neuen Linienschiffe wurde gefordert, daß sie nach englischem Vorbilde nur nach Maßgabe der Abmessungen des Suez- und des Panamakanals zu beschränken sei. Allerdings legten auch die Tiefgangsverhältnisse der amerikanischen Häfen gewisse Beschränkungen auf, doch lasse sich hier durch Baggerung usw. nachhelfen.

Eine andere Forderung ging dahin, in größerer Zahl Scouts mit den für Kriegszwecke erforderlichen Einrichtungen von der Marineverwaltung bauen zu lassen und in Friedenszeiten an die Handelsmarine zu vermieten. Dadurch würde der

amerikanische Schiffbau gefördert werden, da die Handelsmarine sich doch zum Bau großer und schneller Dampfer nicht entschließen würde, und die Flotte sichere sich auf diese Weise für den Kriegsfall die nötigen Spähschiffe.

Der einzige wirkliche Widerspruch, welcher sich erhob, richtete sich gegen die Änderungen an den im Bau befindlichen Schiffen. Während der Verfasser gewünscht hatte, daß während des Baues Änderungen, soweit sie nicht Geschwindigkeit und Manövriereigenschaften beträfen, selbst auf Kosten der Bauzeiten und unter Mehraufwendungen zugelassen werden sollten, damit das fertige Schiff schließlich die besten und modernsten Einrichtungen besitze, sprachen sich die Schiffbauingenieure dagegen aus, unter Hinweis auf die dadurch bedingten großen Bauverzögerungen. Während jetzt ein modernes Linienschiff sehr wohl in 30 Monaten fertiggestellt werden könne und diese Bauzeit die normale sein müsse, habe der Bau einzelner Linienschiffe mehr als sechs Jahre gedauert, lediglich wegen der fortwährenden und sehr kostspieligen Änderungen, welche auch die rechtzeitige Materiallieferung beeinflußten. Es sei besser, die Schiffe so zu bauen, wie sie einmal projektiert und vergeben seien, und Verbesserungen an künftigen Bauten auszuführen.

Auch die Diskussion enthält sonst noch manches Interessante, auf welches hier aus räumlichen Gründen nicht näher eingegangen werden kann; daß diese Besprechung, welche den Aufsatz des Commanders Fiske nur skizzieren sollte, trotzdem so lang geworden ist, beweist vielleicht am besten, wie reichhaltig er ist. Enthält er auch manches, was uns nicht zutreffend erscheint, manches auch, was den Widerspruch herausfordert, so verdient er doch, wie nochmals gesagt sein mag, von allen gelesen zu werden, denen amerikanische Verhältnisse von Interesse sind. Denn, wie auch immer die Zukunft sich gestalten mag, die Union und ihre Flotte sind nun einmal Faktoren geworden, mit welchen gerechnet werden muß und deren Studium auch für uns von großem Interesse sein wird.

Rosendahl.



Die Neuordnung der französischen Marineräte.

Marineminister Thomson hat die verschiedenen, in Verbindung mit dem Marineministerium stehenden Räte und Komitees einer Neuordnung unterzogen, zu der er die Genehmigung des Präsidenten der Republik erlangt hat. In der diese Genehmigung erbittenden Denkschrift wird ausgeführt, daß angesichts der Vielfältigkeit dieser Kommissionen, von denen im Laufe der Zeit eine neben der anderen ohne rechten Zusammenhang entstanden ist, eine Neuordnung geboten sei. Bei dieser Neuordnung hat der Minister gleichzeitig Wert darauf gelegt, daß außer zur Beratung allgemeiner, die ganze Entwicklung der Marine betreffender Angelegenheiten, eine Beschränkung der Personenzahl in den einzelnen Ausschüssen gewahrt wird, so daß für jede Art von Fragen ein bestimmter Ausschuß zuständig ist.

Es wird in Zukunft nur noch den Oberen Marinerat und das Technische Komitee geben. Der erstere ist dazu berufen, seine Ansicht zu allen grundsätzlichen Fragen der Entwicklung der Seestreitmacht zu äußern, letzteres tritt an die Stelle des Arbeitenrates, der ständigen Kommission der Kontrolle und Revision der Ausrüstungs- und Besatzungsetats, der ständigen Probefahrtskommission, des Unterseebootskomitees. Es erschien als Quelle großer Unzuträglichkeiten, diese verschiedenen Ausschüsse gewissermaßen ohne gegenseitige Kenntnis ihres Bestehens arbeiten zu lassen, wiewohl die von ihnen bearbeiteten Fragen ineinandergreifen. Der Arbeitenrat z. B., der die Baupläne prüft, ist nicht in der Probefahrtskommission vertreten, das Unterseebootskomitee wird nicht pflichtmäßig über die Entwicklung der Torpedowaffe auf dem laufenden gehalten. Obwohl einzelne der Mitglieder mehreren Ausschüssen angehörten, bestand doch kein organischer Zusammenhang zwischen diesen. Dem Arbeitenrat fielen außerdem noch Aufgaben zu, zu denen seine Mitglieder gar nicht zuständig sind, wie Land- und Wasserbauten.

Hand in Hand mit der organisatorischen Frage geht auch die Personalfrage. Für den Oberen Marinerat hat der Minister auf die Zusammensetzung vom Jahre 1898 zurückgegriffen. In ihn werden die Flaggoffiziere berufen, denen als kommandierenden Admiralen der Häfen die Vorbereitung zu ihrer Verteidigung zufällt und denen als Chefs der heimischen Geschwader eine Stimme über deren Zusammensetzung und Verwendung zukommt. Neben diesen sieben Vizeadmiralen, die in den Beratungen des Oberen Marinerates nicht nur ihre allgemeine Erfahrung, sondern auch die tägliche Praxis ihrer Befehlsführung zur Geltung bringen werden, sollen weitere vier Flaggoffiziere einen Ausschuß bilden, der in Verbindung mit der Marineverwaltung die Fragen einer Prüfung unterzieht, ihre Verhandlung vorbereitet und die Folgerichtigkeit sicherstellt. Schließlich sollen noch die Departementsdirektoren und Abteilungsvorstände des Marineministeriums zur Beratung über Gegenstände ihres Ressorts hinzugezogen werden.

Dieser ständige Ausschuß wird daher das beratende Komitee ersetzen, und die Hinzuziehung je eines Kontreadmirals zum Oberen Marinerat und zum ständigen Ausschuß wird der Regierung die Möglichkeit geben, auf besonders befähigte Flaggoffiziere zurückzugreifen, die, wenn auch noch nicht auf der höchsten Staffel stehend,

durch ihre Fähigkeiten Gewähr nutzbringender Verwendung bei Lösung der schwierigsten Marinefragen bieten.

In das technische Komitee sollen außer Flagg- und Stabsoffizieren auch Kapitänleutnants als Schriftführer berufen werden, schon um dem häufig lautgewordenen Vorwurf die Spitze abzubrechen, daß die Marineräte durch ihre Zusammensetzung nur aus Flagg- und Stabsoffizieren von vornherein die eifrigsten und unumschränktesten Verteidiger des Überlieferten seien.

So wird einerseits der Obere Marinerat Offiziere vereinigen, die durch lange praktische Beschäftigung mit Marineangelegenheiten und gereifte Ansichten zur Beratung wichtiger allgemeiner Fragen berufen erscheinen, anderseits das Technische Komitee Offiziere enthalten, die neuen Anregungen zugänglich und geeignet sind, solche Fragen im einzelnen zu beraten, und schließlich sind alle Dienstzweige des Marineministeriums, alle Spezialisten verpflichtet, gegebenenfalls ihre Erfahrungen zur Verfügung zu stellen, so daß zu hoffen ist, daß die Regierung alle die Elemente zur Verfügung hat, von denen sie vor Entscheidungen sich Aufklärung erholen kann.

1. Der Obere Marinerat (conseil supérieur) setzt sich zusammen aus den fünf Marinepräfekten, den zwei Chefs der heimischen Geschwader, je zwei vom Präsidenten zu ernennenden Vize- und Kontreadmiralen mit dem Standort Paris, und dem Chef des Generalstabes der Marine. Der Marineminister führt den Vorsitz und beruft den Rat nach eigenem Ermessen ein. Der Präsident der Republik kann den Vorsitz übernehmen, dann ist aber der Kriegsminister und der Ministerpräsident noch hinzuziehen.

Der Obere Marinerat wird um Rat gefragt:

1. Über gegenwärtige und zukünftige Zusammensetzung und Verwendung der Seestreitmacht;

2. über das Programm für Neubauten aller Art;

3. über die Regelung der Küstenverteidigung, soweit sie der Marine zufällt;

4. über Bau- und Erweiterungspläne für die Stützpunkte und die heimischen und kolonialen Arsenale;

5. über Ersatz, Ausbildung, Unterricht der Flottenbesatzungen und die Kriegsvorbereitung.

Die dem Oberen Marinerate unterbreiteten Fragen werden in einer ständigen Abteilung (Section permanente du conseil supérieur) zur Verhandlung vorbereitet, die in bestimmten Zeitabschnitten zusammentritt. Sie besteht aus einem Vizeadmiral und zwei Kontreadmiralen, die Mitglieder des Oberen Marinerates sind. Der Marineminister kann in den Sitzungen den Vorsitz übernehmen, der Chef des Generalstabes ihnen beiwohnen. Außerdem wird die ständige Abteilung zu Rat gezogen über:

1. Die dem gemischten Ausschusse für öffentliche Arbeiten zu unterbreitenden Sachen;

2. die Ausführungsbedingungen der der Marine zufallenden Verteidigungsarbeiten für die Arsenale oder die Anlage von Stützpunkten;

3. die Verantwortlichkeit für Schiffszusammenstöße und Seeunfälle;

4. die Regelung des Lotsen-, Seepolizei- und Fischereiaufsichtswesens sowie die Hoheitsrechte der Marine;

5. die Verleihung von Preisen und Schenkungen;

6. Fragen, für die der Obere Marinerat zuständig ist, die aber der Minister nicht für wichtig genug zur Einberufung des ganzen Rates hält.

Dem Minister steht die Befugnis zu, zu bestimmen, ob und welche Folge den Beschlüssen des Oberen Marinerates oder der ständigen Abteilung zu geben ist; er kann auch die in Paris garnisonierten Mitglieder mit zeitlichen oder ständigen Besichtigungen beauftragen.

Zwei Kapitänleutnants und ein Kommissär 1. Klasse sind Schriftführer des Oberen Marinerates und gleichzeitig der ständigen Abteilung. Die zu den Beratungen zugezogenen Departementsdirektoren und Abteilungsvorstände haben nur beratende Stimme.

Der Geschäftsgang ist durch Ausführungsbestimmungen des Marineministers geregelt, die dahin gehen, daß dem Oberen Marinerat nur vom Minister selbst, der ständigen Abteilung auch vom Chef des Generalstabes, den Departementsdirektoren und den Abteilungsvorständen im Namen des Ministers innerhalb der Zuständigkeit Fragen zur Beschlußfassung überwiesen werden dürfen.

Sachen für den Oberen Marinerat werden von der betreffenden Stelle des Ministeriums bearbeitet und dem Minister zur Genehmigung vorgelegt; die ständige Abteilung prüft sie unter Mitwirkung des Chefs des Generalstabes und ernennt einen Berichterstatter, der auch jener sein kann. Dessen vorläufiger Bericht wird nach Genehmigung durch die Abteilung jedem Mitgliede des Rates zugestellt und der Minister bestimmt dann den Tag der Einberufung des Rates, der auf Grund des Berichtes in die Verhandlungen eintritt. Über diese ist ein Protokoll zu führen, das den gefaßten Beschluß und die Abstimmung jedes Mitgliedes enthält.

Die ständige Abteilung muß die Tagesordnung ihrer Sitzungen rechtzeitig dem Minister und den zuständigen Stellen mitteilen; sie kann die Zuziehung anderer Personen beim Minister beantragen; die beteiligten Gruppen des Ministeriums dürfen den Sitzungen beiwohnen. Die Beratung erfolgt auf Grund eines Berichtes, der einem Mitgliede zu übertragen ist. Die Beschlüsse werden der zuständigen Stelle zur weiteren Veranlassung zugestellt.

Alle Beratungen und Beschlüsse des Oberen Marinerates und der ständigen Abteilung sind als Dienstgeheimnis zu behandeln.

2. Das Technische Komitee (Comité technique) setzt sich aus drei Abteilungen zusammen und besteht aus einem Vizeadmiral als Vorsitzendem und den in der auf nächster Seite gegebenen Tabelle angeführten, vom Minister zu ernennenden Mitgliedern.

Sie können auch anderen Kommissionen oder den Generalinspektionen und Schulen in Paris angehören.

Die Schriftführer können mit Ausarbeitung der Berichte beauftragt werden und haben dazu beratende Stimme. Der Chef des Generalstabes der Marine, die Departementsdirektoren und Abteilungsvorstände des Marineministeriums können persönlich oder durch Vertreter an den Sitzungen teilnehmen, die in der Regel abteilungsweise

Dienstgrad:	Abteilung für Hochseeschiffe:	Abteilung für Verteidigungsschiffe:	Abteilung für Material- und Besatzungsetats:	Summe
Mitglieder:				
Kontreadmiral	1*	1 Mitglied des Oberen Marinerates	1 Mitglied des Oberen Marinerates	3
Seestabsoffizier	1, 1* Mitglied der Abt. für Material- u. Besatzungsetats	1, 1 Mitglied der Abt. für Material- u. Besatzungsetats	1* Mitglied der Abt. für Hochseeschiffe, 1 Mitglied der Abt. für Verteidigungsschiffe	4
Marine-Oberstabsingenieur	1* Mitglied der Abt. für Material- u. Besatzungsetats	—	1 Mitglied der Abt. für Hochseeschiffe	1
Artilleriestabsoffizier	1 Mitglied der Abt. für Material- u. Besatzungsetats	—	1 Mitglied der Abt. für Hochseeschiffe	1
Stabsoffizier d. Marinegenies	1 Mitglied der Abt. für Material- u. Besatzungsetats, 1* Mitglied der Abt. für Verteidigungsschiffe	1 Mitglied der Abt. für Hochseeschiffe 1	1 Mitglied der Abt. für Hochseeschiffe	3
Schriftführer:				
Marine-Oberstabsarzt	—	—	1	1
Kapitänleutnant	1*	1	—	2
Bauingenieur	1	1	—	2
Marineingenieur	—	—	1	1
Kommissär	—	—	1 Schriftführer d. Oberen Marinerates	1
				19

Die mit * bezeichneten Offiziere usw. gehören zur ständigen Probefahrtskommission, zu der je nachdem der Artilleriestabsoffizier oder der Marineingenieur oder beide gleichzeitig treten.

für die zuständigen Angelegenheiten abgehalten werden. Dies geschieht auch für Angelegenheiten, die mehrere Abteilungen angehen, die dann der vorsitzende Vizeadmiral zu gemeinsamer Sitzung vereinigt.

Das Technische Komitee wird gehört über:

1. Die Wahl von vorläufigen Schiffsplänen, die einem bestimmten Programm entsprechen;
2. Annahme endgültiger Baupläne;
3. bedeutende Änderungen an Schiffen im Bau oder im Dienst;
4. Annahme von Bestimmungen über einzelne Neueinrichtungen oder grundsätzliche Einrichtungen auf Schiffen;
5. Annahme jedes neuen Apparates oder Materials auf Vorschlag von Dienststellen, Marinepersonen oder Privatleuten, soweit es die Schiffsausrüstung, Artillerie oder Torpedowaffe betrifft;
6. Aufstellung der Inventar- und Materialienetats der Schiffe;
7. Anträge auf Änderung dieser Etats;
8. Rechnungslegung über Material und Inventar der Schiffe;
9. Besatzungsetats.

Den drei Abteilungen fallen folgende Arbeitsgebiete zu:

a) Die Abteilung für Hochseeschiffe (Section des bâtiments de haute mer) bearbeitet die Schiffe jeder Art mit Ausnahme der Torpedo- und Unterseeboote; sie ordnet zu den Probefahrten einen Unterausschuß ab, zu dem noch ein Bauingenieur der Konstruktionsabteilung, der die Arbeiten des betreffenden Schiffes geleitet hat, tritt, als ständige Probefahrtskommission (Commission permanente d'essais).

b) Die Abteilung für Verteidigungsfahrzeuge (Section des bâtiments de défense) bearbeitet die Torpedo- und Unterseebootsflottillen und die Sondereinrichtungen der festen Verteidigung; sie ist berechtigt, zur Erprobung neuer Typen eine Abordnung in die Häfen zu entsenden.

c) Die Abteilung für Material- und Besatzungsetats (Section du matériel et des effectifs) beschäftigt sich mit der Inventar- und Materialausrüstung der Schiffe und Fahrzeuge und ihren Besatzungsetats. Sie beauftragt einen ständigen Unterausschuß mit der Prüfung der Inventar- und Materialienrechnungen der Schiffe und benachrichtigt die Kontrolle rechtzeitig zur Teilnahme an ihren Sitzungen. Die Rechnungsprüfung der Auslandsschiffe und der Arsenale und Werkstätten verbleibt der zuständigen Stelle des Marineministeriums.

Der Vorsitzende des Technischen Komitees legt dem Marineminister die Beschlüsse oder Ratschläge des Komitees und der Abteilungen vor.

Nach den ministeriellen Ausführungsbestimmungen dürfen der Chef des Generalstabes der Marine, die Departementsdirektoren und Abteilungsvorstände des Marineministeriums selbständig das Technische Komitee mit Fragen befassen, deren Prüfung auf Grund bestehender Dienstvorschriften möglich ist; sie müssen jedoch der Genehmigung des Ministers solche Aufträge unterbreiten, die eine vollständige Untersuchung nötig machen. In diesem Falle entscheidet auch der Minister über die Berichte des Komitees, die ihm unmittelbar zugehen, im ersten Fall auf Antrag der betreffenden Dienststelle, der der Bericht zugestellt ist.

Im übrigen entsprechen die Vorschriften für den Geschäftsbetrieb im allgemeinen den für den Oberen Marinerat und dessen ständigen Ausschuß gegebenen.

Auf Antrag müssen von allen beteiligten Stellen den Schriftführern die erforderlichen Akten und Pläne zur Verfügung gestellt werden. Die betreffenden Dienststellen müssen die Entscheidungen des Ministers auf die vom Komitee oder den Abteilungen bearbeiteten Sachen diesem mitteilen und ihm laufend die Segelorders, die Berichte über die Hauptbesichtigungen der in Dienst befindlichen Schiffe zugänglich machen. Die Probefahrtsberichte und die Besatzungs-, Inventar- und Materialienetats gehen zu den Akten des Komitees.

Die ständige Probefahrtskommission ist berechtigt, an Ort und Stelle darüber zu entscheiden, ob die Leistungen den gestellten Bedingungen genügen.

Die sämtlichen zum Technischen Komitee kommandierten Offiziere und die nicht in der Stellung als kommandierende Admirale befindlichen Mitglieder des Oberen Marinerates verbleiben 2 Jahre in der Stellung; das Kommando kann erneuert werden. —

Gegenüber der bisherigen Zersplitterung bedeutet die Neuordnung und die Regelung der Zuständigkeit einen entschiedenen Fortschritt. Während der Obere Marine-

rat nur aus eigenem Entschluß des Marineministers in Tätigkeit tritt, muß der ständige Ausschuß und das Technische Komitee durch die Dienststellen des Ministeriums zur Mitwirkung herangezogen werden (ils saisissent). Die naheliegende Frage, ob diese nicht selbst in der Lage sind, alle vorkommenden Fragen durchzuberaten und der Entscheidung entgegenzuführen, beantwortet sich dadurch, daß außer im Generalstabe der Marine und außer zwei Offizieren im allgemeinen Marinedepartement die Seeoffiziere überhaupt im Marineministerium nicht vertreten sind, und daß die ohne jede praktische Marinekenntnis im Ministerium von Stufe zu Stufe emporsteigenden Ministerialbeamten fachmännische Beratung nicht entbehren können und es sehr angenehm empfinden werden, durch die Komitees in ihrer Verantwortung entlastet zu werden. —

Hand in Hand mit diesen Neuordnungen geht sinngemäß die Neuregelung der Geschäftsverteilung des Konstruktionsbureaus, bei der die gelegentlich der Budgetberatung in der Kammer gegebene Anregung, zur Aufstellung von Plänen für Schiffneubauten auch die Marinebauingenieure der Werften zum Wettbewerb heranzuziehen, Berücksichtigung fand. Das präsidentielle Dekret ist am 10. Mai vollzogen auf Grund einer Denkschrift des Marineministers vom 7. Mai, in der er ausführt: Die Schaffung der Technischen Abteilung im Jahre 1895 verfolgte an erster Stelle die Absicht, für die Neubauten eine Einheitlichkeit sowohl hinsichtlich der Pläne im allgemeinen als auch der Einzelheiten in der Bauausführung zu erreichen, die bis dahin gefehlt hatte. In den Jahren 1896, 1899, 1902 wurde zwar die Organisation der Abteilung geändert, sie wurde nacheinander vollkommen selbständig, dann wieder einem Departement untergeordnet, aber der leitende Grundsatz wurde festgehalten und hat auch gute Früchte getragen: die neueren Schiffe derselben Reihe besitzen, wenn sie auch nicht ganz gleichartig sind, doch in den wesentlichen Zügen und den meisten inneren Einrichtungen eine sehr zufriedenstellende Ähnlichkeit.

Zwei Vorwürfe kann man aber der Konstruktionsabteilung nicht ersparen: Sie monopolisiert das Entwerfen von Neubauten und sie ist von der Direktion des Schiffbaues — dem technischen Departement — vollständig unabhängig.

Die Monopolisierung der Neuentwürfe schließt die Mitwirkung der Bauingenieure der Kriegswerften aus. Wenn es auch nötig ist, daß alle Schiffe desselben Typs genau nach den einmal angenommenen Plänen unter Aufsicht des Verfassers dieses Planes ausgeführt werden, so ist es doch keineswegs unumgänglich, daß jener von vornherein gewählt wird. Durch das Verbot, bei Aufstellung eines neuen Programmes Pläne einzureichen, läuft die Marine Gefahr, in der Mehrzahl ihrer Bauingenieure das Streben nach wissenschaftlicher Forschung und die eigene Anregung zu vernichten und sich der fortschrittlichen Elemente zu berauben, die einer oder der andere darbieten könnte. Gleichzeitig wird die Wahl geeigneter Kräfte für die Konstruktionsabteilung dadurch schwieriger und vom Zufall abhängiger.

Die vollständige Unabhängigkeit der Konstruktionsabteilung von den anderen Gruppen des Ministeriums, besonders von der Direktion des Schiffbaues, hat zur Folge, daß die von ihr ausgearbeiteten Pläne durch andere Hände den Bauwerften übermittelt werden müssen und daß die Abteilung infolge ihres Fernstehens von jeder Verwaltungs- oder Arbeitseinteilungsfrage zur erfolgreichen Bauleitung nicht geeignet ist.

Der eigentliche Zweck dieser getadelten Maßnahmen war, die technische Verantwortlichkeit des Direktors der Konstruktionsabteilung sicherzustellen. Diese Verantwortlichkeit ist aber lediglich moralischer Art, denn die Baupläne werden durch die zuständigen Marineräte geprüft und vom Minister genehmigt, so daß die persönliche Einwirkung des Abteilungsvorstandes nur in ständiger Überwachung und Leitung aller ins einzelne gehenden Untersuchungen, nicht aber bei der Aufstellung des Gesamtplanes, sich geltend machen kann. Dazu tritt noch die Aufrechterhaltung der Folgerichtigkeit und der Methoden, Einheitlichkeit der Untersuchungen und Verbesserungen, die durch die Archive und Zeichensäle gewährleistet wird.

Auf diesen Erwägungen beruht die folgende Dienstanweisung:

Die zu Vor- und Entwurfsarbeiten für Schiffneubauten im Marineministerium bestehende technische Abteilung (section technique) wird von einem Schiffbaudirektor geleitet und dem Direktor des Werftdepartements (Directeur central des constructions navales) unterstellt. Sie wird aus Schiffbauingenieuren, Zeichnern und Werftarbeitern gebildet, die der Minister ebenso wie den Vorstand ernennt. Ein Artillerieoffizier kann ihr beigegeben werden. Sie bearbeitet unter Mitwirkung des technischen und des Verwaltungsbureaus die ihr zufallenden Aufgaben. Ihr liegt ob:

Die endgültigen vollständigen Baupläne mit den vorgeschriebenen Berechnungen und Anweisungen aufzustellen;

alle zur Ausführung der Pläne erforderlichen Einzeluntersuchungen so umfassend als möglich aufzustellen und die von der Bauwerft gelieferten anzunehmen;

Umbaupläne für vorhandene Schiffe, deren Änderung vom Oberen Marinerat für nützlich erachtet und vom Minister genehmigt ist, aufzustellen;

die verschiedenen Untersuchungen und Feststellungen betreffs der in Dienst befindlichen Schiffe und allgemein des schwimmenden Flottenmaterials auszuführen;

die Leitung des Modellversuchsbeckens in Paris;

die Ausführung von Studienreisen im Inlande und Auslande im Auftrage des Marineministers.

Bei der Aufstellung von Neubauplänen wirkt die Technische Abteilung in folgender Weise mit: Nachdem der Obere Marinerat über Neubauten aller Art zu Rat gezogen ist, beauftragt der Marineminister das Werftdepartement, im Einvernehmen mit dem Chef des Generalstabes der Marine und dem Direktor der Waffenabteilung für jede Schiffsart ein Programm auszuarbeiten, das den Kriegshäfen, den sonstigen Marinewerkstätten und gleichzeitig der Technischen Abteilung mitgeteilt wird. Auf diese Angaben hin stellt die Technische Abteilung einen Gesamtplan auf, der die Charakteristik, die Wasserverdrängung, den Panzerschutz, die Verteilung und den Schutz der Bestückung, die Anordnung der Einrichtung, die für Innehaltung des Geschwindigkeits- und des Verwendungsbereiches getroffenen Vorkehrungen usw. festsetzt. Die Bauingenieure der Kriegshäfen können durch ihre Vorgesetzten zur Ausarbeitung von Plänen nach dem gegebenen Programm ermächtigt werden. Alle diese Pläne müssen mit den erforderlichen Berechnungen zu einem festgesetzten Zeitpunkte dem Minister eingereicht werden. Sie werden dem Technischen Komitee zur Prüfung vorgelegt, das die geeigneten zurückbehält oder ge-

gebenenfalls die notwendigen Änderungen angibt. Die hiernach geänderten oder vervollständigten Pläne werden dann nochmals vom Technischen Komitee geprüft und dem Minister der Wertfolge nach vorgelegt. Dieser trifft die Entscheidung, welcher Plan anzunehmen ist, und teilt sie dem Verfasser mit, dessen Name dann untrennbar mit dem Plan verbunden wird. Der Plan selbst geht an die Technische Abteilung, die danach die endgültigen Baupläne aufzustellen und dem Technischen Komitee vorzulegen hat, das seinerseits ihre Übereinstimmung mit dem ursprünglichen Programm feststellen muß. Sind die Pläne vom Minister genehmigt, so bilden sie die Grundlage der Bauausführung, für die der Abteilungsvorstand verantwortlich ist, und die nicht geändert werden dürfen. Zur Ausarbeitung der Pläne kann der Verfasser, wenn er nicht der Technischen Abteilung angehört, von dieser herangezogen werden; das Technische Komitee muß ihn bei Prüfung seines Entwurfes hören. Das Werftdepartement teilt den beteiligten Gruppen den genehmigten Plan zur Ausführung der ihnen zufallenden Arbeiten mit. Hierbei darf ohne Anhörung des Vorstandes der Technischen Abteilung keine Änderung vorgenommen werden. Bei Vergebung der Arbeiten zur Ausführung von Plänen, die die Technische Abteilung aufgestellt oder angenommen hat, ist diese hinzuzuziehen, ebenso zur Prüfung ihrer Arbeiten durch das Technische Komitee.

Der Schwerpunkt der Neukonstruktion ist also in das Technische Komitee verlegt worden. Da diese Neuordnung mit dem Ausscheiden des bisherigen Chefkonstrukteurs Bertin wegen Erreichung der Altersgrenze zusammenfällt, so mag die Schwierigkeit, einen geeigneten Nachfolger zu finden, mit den Anstoß dazu gegeben haben.

M.



Die Sommerversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft in Danzig.
21. bis 24. Mai 1905.

(Mit 1 Abbildung.)

Einer Einladung der Technischen Hochschule und des Magistrats der Stadt Danzig folgend, hielt die Schiffbautechnische Gesellschaft ihre diesjährige Sommerversammlung in der Hauptstadt Westpreußens ab.

Die Vorträge in der Aula der Technischen Hochschule sowie die Besichtigung der Kaiserlichen Werft und der Schichau-Werft fanden am 22. und 23. Mai statt, während am 24. Mai ein von der Firma Schichau gestellter Sonderzug die Teilnehmer zunächst zur Marienburg und dann zur Besichtigung der Schichau-Werke nach Elbing führte.

Gewissermaßen den Prolog zu der Besichtigung der Schichau-Werke bildete der erste Vortrag der Tagung, den der Prokurist der Firma Schichau, Herr A. C. Th. Müller, über „Die Entwicklung der Schichauschen Werke in Elbing, Danzig und Pillau“ hielt. Es ist vielleicht nicht uninteressant, die Entwicklung dieses Unternehmens an der Hand einiger historischen Daten zu verfolgen.

Am 5. Oktober 1837 errichtete Ferdinand Schichau in Elbing eine kleine Maschinenwerkstätte, in der bald acht Arbeiter beschäftigt wurden. Aus diesen bescheidenen Anfängen hat sich die heutige Weltfirma entwickelt.

Die erste Dampfmaschine von 4 Pferdestärken wurde im Jahre 1840 gebaut. Schon das folgende Jahr brachte der Firma den Auftrag auf den ersten Dampfbagger, der der Vorläufer einer größeren Anzahl seiner Art wurde. Im Jahre 1847 entstand die erste Schiffsmaschine, 1851 die erste Kriegsschiffsmaschine für die bei Klawitter in Danzig erbaute preußische Radkorvette „Danzig“, 1855 das erste eiserne Dampfschiff, 1860 die erste Lokomotive. Die Fabrikation hatte damit bereits eine Vielseitigkeit angenommen, wie sie nur wenigen industriellen Unternehmungen der damaligen Zeit eigen war.

Im Jahre 1873 kaufte Schichau die ihm benachbarte, allerdings nur für Holzschiffbau eingerichtete Mitzlaffsche Werft, die von ihm in kurzem völlig umgestaltet wurde. Unter der Leitung von Borgstede und Ziese, deren Eintritt in die Firma in diese Zeit fällt, nahm nunmehr der Schiffbau und Schiffsmaschinenbau einen lebhafteren Aufschwung. Das Jahr 1877 war für dieses neue Unternehmen insofern von großer Bedeutung, als auf Anregung der russischen Marine das erste Torpedoboot gebaut wurde, das bei 18 m Länge, 3 m Breite mit einer Compoundmaschine von 180 indizierten Pferdestärken eine Geschwindigkeit von 16 Knoten erreichte. Auf Grund der günstigen Ergebnisse des Probeboots bestellte die russische Marine sofort weitere zehn Boote von etwas größeren Abmessungen. Damit war der Grund zu einer Spezialität der Firma gelegt, der sie nicht zum wenigsten ihren Weltruf verdankt.

Der Bau der beiden deutschen Kanonenboote „Habicht“ und „Möwe“, welcher der Firma im Jahre 1878 übertragen wurde, ist insofern zu erwähnen, als hier zum ersten Male in der deutschen Marine Compoundmaschinen verwendet wurden. Ziese

ließ es sich angelegen sein, dieses Maschinensystem weiter auszubauen, und schon 1882 wurde die erste Dreifach-Expansionsmaschine für den Dampfer „Nierstein" der Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa in Bremen geschaffen.

Im folgenden Jahre rief die deutsche Marine unter anderen Schiffswerften auch die Firma Schichau auf den Plan, um die ersten Torpedoboote für die deutsche Marine zu schaffen. Aus dieser Konkurrenz ging Schichau bei den 1884 in der Eckernförder Bucht stattfindenden Probefahrten als Sieger hervor.

Das stete Wachsen der Schiffsneubauten nach Zahl und Größe machte nicht nur die Anlage eines Schwimmdocks in Pillau (Sommer 1889) notwendig, sondern führte schließlich zum Bau der Danziger Werft, deren Tätigkeit 1891 mit der Fertigstellung des österreichischen Torpedo-Depotschiffs „Pelikan" begann.

Bereits im Herbst dieses Jahres erhielt die neue Werft von unserer Marine den Auftrag auf die Korvette „J" („Gefion"). Ihr folgten die Kanonenboote „Iltis" und „Jaguar" sowie die Linienschiffe „Kaiser Barbarossa", „Wettin", „Elsaß" und „Lothringen".

Auch der Norddeutsche Lloyd gab eine Reihe größerer Fracht- und Passagierschiffe in Bau, „Prinzregent Luitpold", „Prinz Heinrich", „Bremen", „Großer Kurfürst", „Zieten" und „Seydlitz". Von Aufträgen fremder Marinen ist der russische Kreuzer „Nowik" zu nennen.

Eine Erweiterung des Elbinger Werks darf nicht unerwähnt bleiben, die große Stahlgießerei, welche mit drei Siemens-Martin-Öfen Gußstücke bis zu 60 Tonnen Reingewicht in vorzüglicher Qualität liefert.

Zur Zeit umfassen die Schichau-Werke eine Grundfläche von 63,53 ha, auf der ein Personal von rund 7000 Köpfen tätig ist.

Seit ihrem Bestehen hat die Firma Schichau im ganzen 3650 Dampfmaschinen mit einer Gesamtleistung von 1 800 000 indizierten Pferdestärken und 3950 Kessel geliefert, hierunter 780 Schiffsmaschinen von zusammen 856 500 indizierten Pferdestärken. Die Zahl der Schiffe beträgt 772. Hierunter sind 294 Schiffe für die Kriegsmarine, davon 174 kleinere und 105 größere Torpedoboote, ferner 378 Schiffe für die Handelsmarine, darunter 16 Schiffe der größten Abmessungen, 212 Flußschiffe verschiedener Größe und 163 Bagger und sonstige Schiffsgefäße aller Art. —

Eine Diskussion über diesen Vortrag fand nicht statt.

Ein soziales Thema behandelte Herr Professor K. Thieß von der Danziger Technischen Hochschule in seinem Vortrage über „Mannschaftsbüchereien an Bord".

Die Organe der Deutschen Seemannsmission haben in ihrer langjährigen Tätigkeit das Lesebedürfnis der Seeleute klar erkannt und diesem Bedürfnis durch Einrichtung von Leseräumen und Büchereien in ihren Seemannsheimen Rechnung getragen. Sehr bald gelangten sie jedoch zu der Erkenntnis, daß das Verlangen der Seeleute nach Lesestoff auf der Reise ein noch viel größeres sei und daß die Befriedigung dieses Verlangens geeignet sei, die Berufs- und Arbeitsfreudigkeit der Mannschaft zu stärken und auf den Geist und die Disziplin in ihren Reihen sehr vorteilhaft einzuwirken.

Aus der gelegentlichen Mitgabe von Lesestoff an vertrauenswürdige Leute entwickelte sich bald das Verfahren, Büchertaschen mit einer Anzahl von Büchern verschiedenen Inhalts an die Schiffsleitungen oder einzelne Leute der Besatzungen mitzugeben, ein Verfahren, das sich auch ohne Ausübung einer scharfen Kontrolle gut bewährte. Welchen Umfang diese Ausgabe von Büchertaschen sehr bald erreichte, geht daraus hervor, daß allein von der Altonaer Fischermission in sechs Jahren 19 500 Bände in dieser Weise ausgeliehen wurden.

Diese Tätigkeit der Mission wurde in geringerem Umfange auch durch eine gemeinnützige unterstützt, indem z. B. in Bremen die Sparkasse durch Vermittlung des Zentralvereins für Volksbibliotheken Bücherkisten an Schiffe ausgab. Hier stellten sich jedoch Verwaltungsschwierigkeiten insofern heraus, als dem Unternehmen die dauernde Fühlung mit dem Leserkreise fehlte. Redner empfiehlt daher auch den kleineren Reedereien, die Seemannsmission durch Überweisung von Geldbeträgen zu unterstützen, zumal durch eine Zentralisierung des Unternehmens eine größere Reichhaltigkeit des Lesestoffs und ein häufigerer Wechsel der Büchereien möglich sei. Größere Reedereien werden in der Lage sein, für ihre Schiffe eigene Mannschaftsbüchereien zu halten, zumal ihnen in den Abgängen aus den Kajütsbibliotheken der Passagierschiffe bereits ein reichhaltiges Material zur Verfügung steht. So haben denn auch die Hamburg—Amerika-Linie und die Woermann-Linie auf einer größeren Zahl ihrer Schiffe Mannschaftsbüchereien eingestellt. Auch die deutsche Kriegsmarine gibt ihren auf längere Zeit in Dienst gestellten Schiffen Mannschaftsbüchereien erheblichen Umfanges mit, welche aus den je 25 000 Bände fassenden Stationsbibliotheken in Kiel und Wilhelmshaven zusammengestellt werden.

Auch die Schiffbauer können nach Ansicht des Redners viel zur Ausbreitung der Mannschaftsbüchereien tun, indem sie auf jedem Schiff von vornherein einen Mannschaftsbücherschrank vorsehen, dann werden die Reedereien es sich auch angelegen sein lassen, diesen zu füllen.

Redner schließt seinen Vortrag mit der Bitte um Förderung dieser sozialpolitisch wichtigen Frage. —

In der Diskussion macht der Vizepräsident des Norddeutschen Lloyd, Herr Konsul Achelis, Mitteilung über die Tätigkeit und die Erfolge seiner Gesellschaft auf diesem Gebiete.

Den wissenschaftlich bedeutendsten Vortrag der Tagung hielt Herr Professor Lorenz von der Danziger Technischen Hochschule über „Die neuere Entwicklung der Mechanik und ihre Bedeutung für den Schiffbau“.

Bei der Bewältigung der technischen Probleme, die sich dem modernen Schiffs- und Maschinenkonstrukteur aufdrängen, kann derselbe weniger denn je der Mechanik entraten, wenn anders er schnell und sicher zum Ziele gelangen will. Allerdings reicht hierzu nicht die Mechanik aus, wie sie noch vor gar nicht langer Zeit in abstrakter, rein mathematisch-wissenschaftlicher Form gelehrt wurde, sondern es ist dazu eine Wissenschaft erforderlich, wie sie sich in der neueren Zeit durch Wechselwirkung zwischen Theorie und Praxis, fußend auf den durch die Praxis gegebenen Problemen, entwickelt hat. Bei dieser Wandlung hat die Mechanik auch bei der Behandlung starrer

Körper, wie in der Elastizitäts- und Festigkeitslehre, mehr und mehr ein dynamisches Gepräge angenommen.

Unter den hierher zu rechnenden Problemen stehen im Vordergrund die Schwingungsvorgänge, für welche das Verständnis durch mancherlei praktische Schwierigkeiten — wie z. B. das Versagen der berühmten Kaiserglocke des Kölner Doms — geweckt wurde. Der hier beobachtete Schwingungsvorgang findet ein Analogon in dem rollenden Schiff. Bei beiden Systemen ist das Charakteristische die Möglichkeit des Eintretens der Resonanz der beiden Schwingungen, welche sich gegenseitig beeinflussen. Eine solche Resonanz zwischen der Schwingungsdauer des Schiffes und der Periode der Wasserwellen kann erfahrungsgemäß zu sehr starken, ja sogar bis zum Kentern gesteigerten Ausschlägen des Schiffes führen. Die hiergegen verwendeten Seitenkiele stellen in ihrer Wirkung eine Dämpfung der Schwingung dar.

Die Rollbewegungen des Schiffes beziehen sich ebenso wie die Stampfbewegungen auf den ganzen Schiffskörper, solange man ihn — wie es bei kurzen, kräftig gebauten Schiffen zulässig ist — als starr ansehen kann. Bei der beträchtlichen Länge unserer großen modernen Schiffe haben wir es jedoch neben den Schwingungen des Schiffskörpers als Ganzem auch mit seinen periodischen Formveränderungen zu tun, die sich als Elastizitätsschwingungen darstellen. Durch die Massenwirkungen der hin- und hergehenden Maschinenteile können erzwungene Schwingungen hinzutreten, deren Resonanz mit den Eigenschwingungen des Schiffskörpers wiederum zu bedenklichen Ausschlägen führen muß. Ein Beispiel hierfür boten seinerzeit die großen Cunarddampfer „Campania" und „Lucania", bei denen während der Probefahrten infolge einer solcher Resonanz so heftige, gefährliche Erschütterungen des Schiffskörpers auftraten, daß man sich zu einer Änderung der Maschinenumdrehungszahl und damit der Schraubensteigung entschließen mußte.

Neben dem Amerikaner Taylor und dem Engländer Yarrow war es vor allem Schlick, der diese Schwingungsvorgänge eingehender untersuchte und sich in dem bekannten Pallographen ein Instrument zur Durchführung seiner Untersuchungen schuf. Ausgehend von der Vorstellung des Schiffes als eines durch den Auftrieb kontinuierlich belasteten, biegsamen Balkens zeigte er, daß die elastische Linie dieses Balkens für jede Schwingungsgattung sogenannte Knoten besitzt, deren Zahl von der Schwingungsdauer bzw. der Wellenlänge der Schwingung im Verhältnis zur Schiffslänge abhängt. Des weiteren wies er den Einfluß der Umdrehungszahl der Maschine auf den Eintritt der verschiedenen Schwingungsarten nach und zeigte die Bedeutung der Knotenpunkte für die Wahl des Aufstellungsortes der Maschine.*)

Die Schwierigkeit, den hieraus sich ergebenden theoretischen Forderungen praktisch zu entsprechen, ließ Schlick ein zweites Ziel suchen und erreichen, den Ausgleich innerhalb der Maschine selbst. Die von dem Vortragenden auf rein dynamischer Grundlage angestellten Untersuchungen**) bestätigten im wesentlichen die Schlickschen Annahmen. Ebenso zeigten die Probefahrten mit ausgeglichenen Maschinen, daß die früher manchmal

*) Schlick: Über den Einfluß des Aufstellungsortes der Dampfmaschine auf die Vibrationserscheinungen bei Dampfern. „Zeitschr. d. V. D. Ing.", 1894.

**) Lorenz: Die Massenwirkungen im Kurbelgetriebe und ihr Ausgleich bei mehrkurbligen Maschinen. „Zeitschr. d. V. D. Ing.", 1897.

gefährlichen Durchbiegungen im Falle der Resonanz auf ein geringes Maß zurückgeführt waren. Zugleich machten sich aber — namentlich bei den Untersuchungen von Berling*) — recht erhebliche, zunächst nicht erklärliche Horizontalschwingungen bemerkbar. Da eine seitliche Durchbiegung des Schiffes wegen der Versteifung durch die Decks sehr unwahrscheinlich war, so blieb nur der Schluß auf Torsionsschwingungen übrig.

Mit Hilfe der Versuche von Dr. Bauer**) und Fränzel gelang der Nachweis, daß es sich um Torsionsschwingungen der Welle handelte. Und weitere Untersuchungen des Vortragenden,***) die durch eine Reihe rätselhafter Wellenbrüche veranlaßt waren, ergaben den für die Praxis wichtigen Satz, daß die Eigenschwingungsdauer der rotierenden Welle, wie schon früher die des ganzen Schiffes, nicht in einem rationalen Verhältnis zur Umdrehungsdauer der Maschine stehen darf.

Die Experimental-Untersuchungen von Frahm †) führten noch einen Schritt weiter, sie zeigten die Abhängigkeit des Propellerwiderstandes von der Umdrehungsgeschwindigkeit. Der Propellerwiderstand selbst ergab sich aus der mittleren Torsion der Welle. Hierauf fußte wiederum Föttinger bei der Konstruktion seines Torsionsindikators††) zur Bestimmung des mechanischen Wirkungsgrades der großen Schiffsmaschinen, indem er die Schiffswelle geradezu als Dynamometer benutzte.

Nicht ohne Einfluß auf die Entwicklung dieser Theorie waren die Untersuchungen, welche Föppl†††) über die Biegung einer rasch rotierenden dünnen Welle, z. B. in der Laval-Dampfturbine, anstellte und dahin zusammenfaßte, daß in einem solchen Falle gefährliche Ausbiegungen und eine aufeinander folgende Reihe sogenannter kritischer Umdrehungszahlen möglich ist, während für dazwischen liegende Werte die Welle sich selbsttätig einstellt. Dieses Problem wird vielleicht bei weitgehender Verwendung von Dampfturbinen zum Antrieb von Schiffen auch für den Schiffbau Bedeutung gewinnen, wobei dann als erschwerendes Moment noch die Ausknickung der Welle durch den Propellerschub und die Kreiselwirkung der rasch umlaufenden Turbinenräder hinzutritt.

Der Kreiselwirkung widmet der Vortragende den Schlußteil seiner Betrachtungen. Diese Wirkung beruht auf dem Widerstreben rotierender Massen gegen Richtungsänderungen ihrer Achse und der Eigenschaft dieser Achse, einer Richtungsänderung senkrecht zu derselben auszuweichen. Sie tritt in geringem Maße bei dem Schraubenpropeller zutage, wo sie auf das Stampfen des Schiffes durch eine Schlingerbewegung und horizontale Biegungsschwingungen des Propellerschaftes zu reagieren sucht. Deutlicher allerdings macht sich der Einfluß seitlicher Schaufelräder auf die Rollbewegung der Schiffe bemerkbar. Diese Wirkung wird erheblich gesteigert, wenn nach dem bekannten Vorschlage von Schlick die Kreiselachse nicht unmittelbar im

---

*) Berling: Über Schiffsschwingungen. „Zeitschr. d. V. D. Ing.", 1899.

**) „Jahrbuch der Schiffbautechn. Gesellschaft", 1900.

***) Lorenz: Dynamik der Kurbelgetriebe. Leipzig, 1900.

†) Frahm: Neue Untersuchungen über die dynamischen Vorgänge in Wellenleitungen von Schiffsmaschinen. „Zeitschr. d. V. D. Ing.", 1902.

††) „Jahrbuch der Schiffbautechn. Gesellschaft", 1903 und 1905. — „Marine-Rundschau", 1904, S. 76.

†††) Föppl: Das Problem der Lavalschen Turbinenwelle. „Zivilingenieur", 1895.

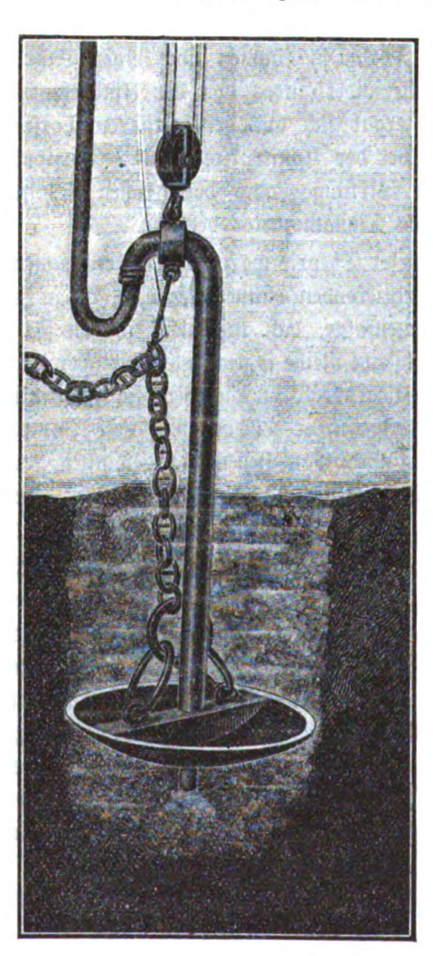


Schiff befestigt wird, sondern in einem Rahmen hängt, welcher sich selbst mit dem Kreisel im Schiff drehen kann.*)

Die Frage der praktischen Verwendbarkeit des Schlickschen Vorschlags läßt auch der Vortragende offen, betont aber den unschätzbaren Wert dieser Anregung auf die weitere wissenschaftliche Entwicklung des Problems. —

In der Diskussion wurde das Vorkommnis mit „Campania" und „Lucania" noch eingehender beleuchtet und die Bedeutung der ersten Untersuchungen von Schlick für die Erkenntnis dieser Vorgänge hervorgehoben.

Alsdann sprach Herr Direktor Frick-Berlin über den „Langston-Anker".



Versenken eines Langston-Ankers mittels Spülung.

Die Form des Ankers geht aus der nebenstehenden Abbildung deutlich hervor. Mittels des durch die Ankerschale führenden Rohres wird Wasser unter die Schale gedrückt und dieselbe dadurch in den Meeresboden versenkt. Zur Einsenkung eines Ankers von 600 mm Durchmesser wurden bei Versuchen auf der Werft Kiel angeblich 22 Sekunden pro Meter gebraucht. Ist die gewünschte Tiefe erreicht, so wird das Rohr herausgezogen. Binnen kürzester Frist wird das Loch über der Schale wieder durch Meeresboden geschlossen und der Anker liegt fest eingegraben.

Nach Angaben des Vortragenden ist bei Versuchen seitens der Werft Danzig ein Werftdampfer mit einer Maschine von 500 Pferdestärken nicht imstande gewesen, einen solchen Anker zu verschleppen.

Für festeren Meeresboden gibt man der Ankerschale eine ovale Form und führt sie mit der Schmalseite hochkant ein. Die Entriegelung aus dieser Stellung erfolgt durch Herausziehen des Spülrohrs.

Die neue Verankerungsart ist in der Hauptsache für Bojen jeder Art bestimmt. Sie wird aber, nach Ansicht des Vortragenden, auch wertvolle Dienste für festgekommene Schiffe leisten, indem sie diesen ermöglicht, sich an dem sicher haltenden Anker selbst loszuarbeiten. —

In der Diskussion wurde lediglich die Frage nach dem Verwendungsgebiet ge-

*) Föppl: Die Theorie des Schlickschen Schiffkreisels. „Zeitschr. d. V. D. Ing.", 1904.

streift und hierbei vom Vortragenden nochmals hervorgehoben, daß der Langston-Anker in der Hauptsache für dauernde Verankerungen bestimmt ist.

Den letzten Vortrag der Tagung hielt Herr Dr. Goldschmidt-Essen über „Große Schweißungen mittels Thermit im Schiffbau“.

Thermit ist im wesentlichen eine Mischung von feingepulvertem Aluminium und Eisenoxyd. An irgend einer Stelle entzündet, brennt der Stoff von selbst weiter und scheidet dabei ziemlich reines Eisen von der Zusammensetzung des sogenannten Stahlgusses aus, unter Entwicklung ganz außerordentlicher Temperaturen, deren Höhe nur rechnerisch auf etwa 3000° C. festgestellt werden kann. Hierbei ergibt 1 kg Thermit etwa ½ kg Stahl.

Das Hauptanwendungsgebiet für Thermit war bisher die Schienenschweißung. Mindestens ebenso entwicklungsfähig ist seine Verwendung nach Ansicht des Vortragenden für die Reparatur gebrochener Schiffssteven. Hierbei handelt es sich jedoch nicht um eine eigentliche Schweißung, sondern um das Herumgießen einer Lasche, die mit den gebrochenen Teilen selbst völlig verschmilzt. In einer Reihe von Lichtbildern werden die bisher ausgeführten Reparaturen dieser Art gezeigt.

Die Hauptschwierigkeit bestand bisher in einer geeigneten Vorwärmung des Reparaturstückes, deren Fehlen häufig zu starker Porenbildung geführt hatte. Nunmehr ist eine geeignete Konstruktion in der Weise geschaffen, daß man direkt vor die um das Reparaturstück gebaute Form einen kleinen Ofen setzt, dessen Feuerungsgase man mittels eines Gebläses durch die Form hindurchtreibt.

Dieses Verfahren hat sich gut bewährt, und es zeigen sich jetzt höchstens im Inneren kleine Schrumpfrisse. Diese hält der Vortragende nicht für bedenklich, da die herumgegossene Lasche stets so stark gemacht wird, daß ihr gesunder Querschnitt unter allen Umständen stärker ist als der ursprüngliche Querschnitt des betreffenden Stückes.

Neben der Stevenschweißung bezeichnet der Redner als weitere Anwendungsgebiete des aluminothermischen Verfahrens die Schweißung gebrochener Wellen und Maschinenteile sowie die Enthärtung von Panzerplatten zwecks Einziehens von Bolzen, aber auch die Herstellung vollständiger kleiner Maschinenteile. Die Schnelligkeit und Einfachheit des Verfahrens bietet nach seiner Ansicht auf allen diesen Gebieten namentlich für die Kriegsmarine eine Reihe von Vorteilen, die auch im russisch-japanischen Kriege bereits hervorgetreten sein sollen. Im besonderen würde die schnelle Herstellung von Ersatzteilen in überseeischen Gebieten, wo Gießereien nicht zur Verfügung stehen, häufig eine wichtige Rolle spielen. —

In der Diskussion wird das Verfahren noch nicht so günstig beurteilt wie von dem Vortragenden selbst. Insbesondere werden die Schrumpfrisse als nicht völlig unbedenklich angesehen, da sich ihr Umfang nicht kontrollieren läßt. Immerhin dürfte das Verfahren bei weiterer Durchbildung und einer — ebenfalls in der Diskussion angeregten — besseren Ausbildung des mit der Ausführung betrauten Personals in vielen Fällen wertvolle Dienste leisten, namentlich aber hinsichtlich seiner Verwendung für Werkstattsschiffe und überseeische Stationen eine eingehende Prüfung verlohnen.



De Lanessan und Lockroy zum französischen Flottenprogramm.

Wie schon früher erwähnt, hat der Urheber des Flottengesetzes vom Jahre 1900, Herr de Lanessan, bald nach der großen Programmdebatte in der französischen Kammer einen Gesetzentwurf eingereicht zum Ersatz der zu militärischer Verwendung untauglich gewordenen Schiffe, der nunmehr im Druck vorliegt und von einer eingehenden Begründung begleitet ist.

de Lanessan knüpft an den Beschluß des Oberen Marinerates vom 29. November 1899 an, nach dem die französische Flotte, wie das Gesetz auch später festsetzte, achtundzwanzig Linienschiffe haben soll, von denen vierundzwanzig vier Geschwader bilden, vier als Reserve dienen sollen.

Trotz der vielfachen Verurteilung des Linienschiffes war der Obere Marinerat einstimmig in seinem Beschlusse, dem alle Flaggoffiziere beistimmten. Diese Ansicht ist durch die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges noch verstärkt worden, der wie keiner vorher zu Lande wie zu Wasser die Überlegenheit einer starken geschickt verwendeten Artillerie gezeigt hat. Alle Seemächte vermehren heutzutage die Angriffskraft ihrer Schiffsartillerie, dementsprechend muß aber auch der Schutz des Schiffes zunehmen. Diese Tendenz kommt überall bei Neubauten zum Ausdruck.

Erfahrung wie Überlegung führen zur Anerkennung der unbedingten Notwendigkeit von Panzergeschwadern zur Sicherung der Seeherrschaft, Schutz von Truppentransporten und Landungen, Angriff auf Küstenwerke und Häfen, Stütze der Kreuzerunternehmungen, Schutz der Küsten gegen Angriffe feindlicher Seestreitkräfte und Landungen, Rückhalt der Torpedo- und Unterseeboote bei Unternehmungen fern von ihren Stützpunkten.

Frankreich ist zur Unterhaltung von Linienschiffsgeschwadern umsomehr gezwungen, als alle jüngeren Seemächte solche bauen. Deutschland erfordert besondere Aufmerksamkeit, da es, im Fall eines Krieges mit Frankreich von der österreichischen und der italienischen Flotte unterstützt, Frankreich die Seeherrschaft streitig machen könnte und, durch die Heere seiner Bundesgenossen verstärkt, Truppen zu Landungsunternehmungen im Schutze seiner Flotte zur Verfügung haben würde. Frankreich muß die Seeherrschaft behaupten können, diese kann aber nur nach heute außer jedem Zweifel gestellter Erfahrung durch Linienschiffe gewahrt werden.

de Lanessan stellt dann die französische Linienschiffsflotte in Vergleich mit der englischen und der deutschen. Wenn auch ein Wetteifern mit jener für Frankreich außer Frage steht, so darf man doch nicht die Möglichkeit eines Angriffes der heimischen Küsten oder afrikanischen Besitzungen durch die Engländer außer acht lassen und daraus die Lehre ziehen, durch die Eigenschaften jedes einzelnen französischen Linienschiffs gegenüber jedem englischen den Mangel an Zahl auszugleichen. Angriffskraft und Schutz müssen möglichst ausgebildet werden, namentlich letzterer. Die deutsche Flotte ist Frankreich gefahrdrohender, da mit ihrem Angriff ein Angriff über die Landgrenze

Hand in Hand gehen wird. de Lanessan zieht dann seine früheren Äußerungen im Senate an: „Später müssen Sie, das ist unbestreitbar, die veralteten Linienschiffe, die den vervollkommneteren feindlichen nicht mehr gewachsen sind, Stück für Stück ersetzen — —. Ich glaube aber nicht, daß die festgelegte Zahl wesentlich überschritten werden darf: je größer die Schiffe und je verwickelter ihre Einrichtungen werden, um so schwerer wird die Gestellung der Besatzungen. Dieser Umstand legt allen Seemächten Beschränkungen hinsichtlich der Zahl der Schiffe auf . . . . Wir müssen uns die Hebung ihres Gefechtswertes und die technische Durchbildung der Besatzungen angelegen sein lassen.“ Die sechs 1876 bis 1885 gebauten Linienschiffe müssen baldmöglichst ersetzt werden, da ihr Gefechtswert weit unter den neuen englischen und deutschen steht. Die gleichzeitige Inangriffnahme dieses Ersatzgeschwaders bietet militärische und budgetäre Vorteile: Man erreicht nur so völlige Gleichartigkeit, baut so am billigsten und schnellsten und hat auf einmal ein gleichartiges Geschwader dienstbereit.

In der angezogenen Beratung forderte der Obere Marinerat die durch das Flottengesetz bewilligten vierundzwanzig Panzerkreuzer zur Bildung von acht Kreuzerdivisionen, die je nachdem in verschiedener Zahl vereint werden könnten. Im Jahre 1902 wurde demgemäß beschlossen, zwei Kreuzerabteilungen zu bilden, eine für den äußersten Osten aus zwölf Panzerkreuzern, die andere für den Atlantischen Ozean aus zwei oder drei Divisionen. England ist Frankreich im Bau von Panzerkreuzern voraus, Deutschland steht zurück. Dies erklärt sich vielleicht daraus, daß es weniger Kolonien zu schützen hat oder wahrscheinlich, weil es die Panzerkreuzer mehr als Hilfsschiffe seiner Flotte denn für selbständige Unternehmungen in der Ferne verwenden will. Das muß bei Bewertung seiner heimischen Seestreitkräfte in Rechnung gestellt werden.

De Lanessan würde den sofortigen Bau von drei Panzerkreuzern vorschlagen, wenn nicht durch die Änderung des „Ernest Renan“ und die nach seinen Plänen zu bauenden beiden bewilligten Kreuzer schon eine gleichartige Division in Bau wäre. Durch die beiden letzten werden auch bereits die beiden ältesten Panzerkreuzer ersetzt werden und die gesetzliche Zahl von vierundzwanzig innegehalten. Er fordert dann noch den sofortigen Bau von den sechs Torpedobootsjägern und einundachtzig Torpedobooten des Flottengesetzes und von einer für die Verteidigung der heimischen Küsten genügenden vom Oberen Marinerat festzustellenden Zahl von Unterseebooten

Die Konstruktionsdaten aller Neubauten sollen im Budgetgesetz festgelegt werden und können nur durch ein neues Gesetz geändert werden. Die Baukosten sollen sich im Rahmen des ordentlichen Etats halten, nicht verbrauchte Baugelder sind übertragbar.

Zum Schluß betont de Lanessan die Notwendigkeit, daß Frankreich nicht gegen andere Seemächte zurückbleibe, das Land würde es seinen erwählten Vertretern nie verzeihen, wenn Mächte, die es heute schon zu Lande bedrohen könnten, dies bald auch von See her könnten. „Die französische Demokratie ist fest entschlossen, mit allen Völkern in Frieden zu leben und wird nie aus eigenem Triebe einen Streit vom Zaune brechen; durch Erfahrung klug geworden und mit Rücksicht auf die stets wachsende Seerüstung anderer Mächte, will sie stark sein, um die Achtung ihrer nationalen Unabhängigkeit zu sichern.“ —

Andere Ziele als de Lanessan verfolgt Lockroy, sein Vorgänger im Marineministerium. Er hat seine Ansichten in mehreren kürzlich im „Temps" veröffentlichten Zuschriften an den Herausgeber unter dem Titel „le programme naval" niedergelegt, die wir ihrem Hauptinhalte nach hier wiedergeben

Lockroy beginnt seine Ausführungen mit einem scharfen Hiebe gegen Pelletan, der als einziger von allen Marineministern seit Colberts Zeiten die Ansicht betätigt habe, daß man beim Bau von Schiffen und beim Aufstellen eines Flottenprogramms zwei Arten von Übeltätern mißtrauen müsse, den Admiralen und den Schiffbaumeistern. Die Fachleute dürfen allerdings beim Aufstellen des Programmes nicht die einzige Stimme haben, ein Vertreter der allgemeinen Landesinteressen muß sie in ihren Grenzen halten, da heutzutage die Rücksichten auf die allgemeine Politik und auf die verfügbaren Mittel im Vordergrunde stehen. Vor Aufstellung des Programms muß man sich über die möglichen Feinde klar werden und über die Hilfsmittel, über die man verfügt, dann mögen die Fachleute aus den ihnen gegebenen Anweisungen und den zur Verfügung gestellten Geldmitteln den größtmöglichen Nutzeffekt ziehen.

Lockroy sieht von einer Besprechung der auswärtigen Politik ab und befaßt sich nur mit der budgetären Seite der Frage. Er tritt den Friedensfreunden entgegen, die daran schuld sind, daß andere Marinen der französischen über den Kopf wachsen, da sie die Marineausgaben als unerschwinglich darstellen. Von außerordentlichen Krediten dürfe ja leider nicht die Rede sein, aber wenn ein Volk ausgedehnten Kolonialbesitz in allen Erdteilen erwirbt und seine Flotte nicht entsprechend ausbaut, so liegt darin ein Widerspruch. Es stehen nur jährlich hundert und einige Millionen Franken zur Verfügung für Neubauten, das müssen die Aufsteller des Programms sich vor Augen halten und sich von den Lehren der Erfahrung bei ihrem verantwortungsvollen Werke, das Bestmögliche innerhalb der gezogenen Grenzen zu schaffen, leiten lassen.

Der russisch-japanische Krieg hat beherzigenswerte Lehren gebracht. Er zeigt, daß die Seebeherrschung selbst in kontinentalen Kämpfen ein wesentlicher Faktor des Sieges ist. Hätten die Russen eine genügend starke Flotte zur Stelle gehabt, so hätten die Japaner weder in Korea noch sonstwo landen können; hätten jene im Gefecht vom 10. August den Sieg davongetragen, so würden die japanischen Heere in eine sehr mißliche Lage geraten sein. „Das Schicksal der Mandschurei entscheidet sich auf dem Meere."*)

Um sich die Seeherrschaft zu sichern, bauen alle Seemächte immer größere und stärkere Schiffe. Der Streit, ob große, ob kleine Schiffe, ist müßig, die kleinen Schiffe sind nötig, die großen unentbehrlich. Man beruft sich in diesem leidenschaftlichen Streite auf den Admiral Aube, er hat mit seinem Genie die Rolle der kleinen Fahrzeuge erkannt und darin recht behalten, denn ihre Rolle ist immer wichtiger geworden, er hat auch mit Recht gleichzeitig große Schiffe in Bau gegeben, denn: die Flottillen unterdrücken, wäre ein Verbrechen, nur Flottillen als Seewehr bauen, wäre töricht. „Die großen Schiffe stellen die Offensive

*) Die Briefe sind vor der Seeschlacht bei Tsuschima geschrieben.

bar, und die **Offensive ist das beste Mittel zum Siege**; die **Defensive allein, möge sie noch so gut organisiert sein, kann nur zur Niederlage führen. Der Gedanke der Offensive muß dem Flottenprogramm zugrunde liegen.**"

Die von mir im Druck hervorgehobenen Stellen zeigen, daß ein so einsichtsvoller Mann und eingehender Kenner der Marine, als der sich Herr Lockroy in seinen auch in dieser Zeitschrift eingehend erörterten früheren schriftlichen Äußerungen erwiesen hat, durch die Macht der Tatsachen sich hat überzeugen lassen und von seiner früheren Ansicht, daß Torpedofahrzeuge, Kanonenboote und Panzerkreuzer für Frankreich die einzig brauchbaren Mittel der Seekriegführung seien, zurückgekommen ist. Daß gerade er, der dem Flottengesetze vom Jahre 1900 noch ablehnend gegenüberstand, jetzt für Schiffe mit großer Angriffskraft eintritt, wird nicht verfehlen, großen Eindruck zu machen. Er fährt dann fort, daß der Gedanke, die veralteten Einheiten einfach durch neuere, stärkere zu ersetzen, einfältig, um nicht zu sagen kindisch, sei. Man hat bisher ohne rechten Plan bald so, bald so gebaut, in einem Jahre zwölf, im nächsten vierundzwanzig Panzerkreuzer verlangt, weshalb, wisse kein Mensch. Die Schiffe sollen zusammen fahren und fechten, daher müssen sie gleichartig sein. Man muß daher eine neue Grundlage für das neue Flottenprogramm suchen, und da bietet sich die sorgfältig erdachte strategische Verteilung der englischen Flotte als Muster dar.

Aus den noch kriegsbrauchbaren Schiffen der französischen Flotte lassen sich sieben Geschwader von je neun nahezu gleichartigen Schiffen bilden, von denen je sechs im aktiven Geschwader sind, je drei als Ersatz und Rückhalt dienen. Die folgende Zusammenstellung beruht auf Arbeiten hervorragendster Seeoffiziere:

1. Geschwader: Küstenpanzer „Henri IV.“ (1899)*), „Amiral Tréhouart“ (1893), „Bouvines“ (1892), „Jemmapes“ (1892), „Valmy“ (1892), „Caïman“ (1885—1899), „Indomptable“ (1885—1899), „Requin“ (1885—1899), „Terrible“ (1884).

2. Geschwader: Linienschiffe „Magenta“ (1890), „Marceau“ (1887), „Hoche“ (1886), „Formidable“ (1885), „Amiral Baudin“ (1883), „Courbet“ (1881), „Amiral Duperré“ (1879), „Dévastation“ (1879), „Redoutable“ (1876–1894).

3. Geschwader: Linienschiffe „St. Louis“ (1896), „Gaulois“ (1896), „Charlemagne“ (1895), „Masséna“ (1895), „Bouvet“ (1895), „Carnot“ (1894), „Charles Martel“ (1893), „Jauréguiberry“ (1893), „Neptune“ (1887).

4. Geschwader: Linienschiffe „Patrie“ (im Bau), „Démocratie“ (im Bau), „Verité“ (im Bau), „Justice“ (1904), „Liberté“ (1905), „République“ (1902), „Suffren“ (1899), „Jéna“ (1898), „Brennus“ (1891).

5. Geschwader: Panzerkreuzer „Condé“ (1902), „Amiral Aube“ (1902), „Jeanne d'Arc“ (1899), „Amiral Pothuau“ (1895), „Chanzy“ (1894), „Bruix“ (1894), „Amiral Charner“ (1893), „Latouche-Tréville“ (1892), „Dupuy de Lôme“ (1890).

6. Geschwader: Panzerkreuzer „Kléber“ (1902), „Desaix“ (1901), „Sully“ (1901), „Dupetit-Thouars“ (1901), „Gloire“ (1900), „Marseillaise“ (1900), „Montcalm“ (1900), „Dupleix“ (1900), „De Gueydon“ (1899).

---

*) Die eingeklammerte Jahreszahl gibt den Stapellauf, die zweite Zahl das Jahr der Modernisierung an.

7. Geschwader: Panzerkreuzer im Bau „Waldeck=Rousseau“, „Edgar Quinet“, „Ernest Renan“, „Jules Michelet“, „Jules Ferry“, „Victor Hugo“, „Léon Gambetta“ (1901).

Die ersten vier Geschwader müssen im Mittelmeer vereint werden, wo sie in Toulon, Biserta und Ajaccio Stützpunkte finden, das fünfte geht in den Äußersten Osten, die beiden letzten in den Atlantischen Ozean, mit dem Stützpunkt Brest.

Bei dieser Verteilung fällt auf, daß die vier ersten Geschwader ohne Kreuzer sind, zur Zeit sind zwar noch geschützte Kreuzer vorhanden, aber sie stehen auf dem Aussterbeetat, da man von ihrem ferneren Bau absieht. Anderseits geht daraus hervor, daß Lockroy den Handelskrieg im Atlantischen Ozean von Brest aus ins Auge faßt. Daß er die Nordküste ganz von Linienschiffen entblößt, findet zum Teil seine Erklärung in der Verständigung mit England, widerspricht aber der oben aus dem russisch=japanischen Kriege gezogenen Lehre, daß auch in kontinentalen Kriegen die Seeherrschaft eine bedeutende Rolle spielt.

Nachdem Lockroy so das Flottenprogramm zu dem gemacht hat, was es sein muß: der lebendige Ausdruck der äußeren Politik und die stoffliche Übersetzung eines strategischen Gedankens, erübrigt zu seiner Durchführung der Ersatz nicht eines Schiffes aufs Geratewohl, sondern eines ganzen Geschwaders, also von neun Schiffen, wobei sofort der Anfang mit dem am meisten veralteten zu machen ist.

Lockroy schneidet nun die Typenfrage an und kommt auf sein genugsam bekanntes Einheitskampfschiff. Frankreich hat allerlei Schiffe, große und kleine, brauchbare und unbrauchbare, zu wenig für die Landesverteidigung, zu viel für die Finanzkraft des Landes. Auf Küstenpanzer und geschützte Kreuzer hat man schon verzichtet, Panzerkreuzer und Linienschiffe sind noch je für sich da. Wenn man der Sache auf den Grund geht, so bilden beide Typen eine einzige Klasse, sie stellen zwei Lösungen einer Aufgabe auf derselben Grundlage dar, die Artillerieaufstellung ist dieselbe, ihre Stärke, ihre Schnelligkeit nähern sich von Tag zu Tag mehr der Gleichheit. Es gibt Linienschiffe, die schneller sind als Panzerkreuzer, „Ernest Renan“ wird „Jéna“ die Wage halten, der englische Panzerkreuzer „Minotaur“, der amerikanische „California“ sind furchtbare Kriegswaffen. Man versteht je länger je weniger, warum das eine Linienschiff, der andere Panzerkreuzer heißt, die Typen gehen immer mehr ineinander über. Das Flottenprogramm müßte diese Entwicklung gutheißen. Wenn Frankreich auch in Zukunft getrennte Linienschiffs= und Panzerkreuzer=Geschwader hat, wird es Geschwader verschiedener Typen haben, die ihm teuer zu stehen kommen und jedes für sich zu schwach sind. Man muß entschlossen einen neuen Weg wirtschaftlichen und militärischen Fortschrittes betreten, das ins Leben rufen, was die meisten Seemächte ins Werk zu setzen suchen, was Technik und Wissenschaft ermöglicht haben: man muß das Schiff bauen, das Linienschiff und Panzerkreuzer zugleich ist, das „Kampfschiff“ (bâtiment de combat).

Lockroy führt seinen ersten aus dem Jahre 1898 stammenden Entwurf weiter aus: es muß stärker, besser bewaffnet, besser geschützt sein als alle im Bau befindlichen Linienschiffe und Panzerkreuzer, ihnen überlegen an Trutz und Schutz. Durch diesen Schritt würde man die Kostengrenze innehalten, gleichartige Geschwader von neun Schiffen haben, von denen sechs stets gefechtsbereit wären, während jetzt

die aus zwei Typen bestehenden Geschwader höchstens je vier Schiffe ständig gefechtsbereit haben.

Frankreich muß auch entschlossen dem Vorgange anderer Seemächte folgen, die Panzerung über das ganze Schiff ausdehnen und den Wasserlinienpanzer verringern. Das tote Werk bietet eine ungeheure Zielfläche dar, während Treffer in der Wasserlinie außerordentlich selten sind, wie die letzten Seekämpfe gezeigt haben, in denen lediglich durch Zerstörung des toten Werkes Schiffe kampfunfähig gemacht wurden.

Frankreichs finanzielle Mittel gestatten ihm keine Überlegenheit an Zahl, daher müssen die neuen Schiffe allen heutigen an Stärke überlegen sein. Alle Fortschritte der Technik müssen bei ihnen verwertet werden, Unsinkbarkeit durch Kofferdamms und Doppelboden wie bei „Zessarewitsch" gewährleistet sein, vor allen Dingen aber müssen die Schiffe wesentlich und ausgesprochen Angriffsschiffe sein, da der Angriff nicht nur das sicherste Mittel zur Zerstörung der feindlichen Stärke, sondern auch das beste Verteidigungsmittel ist.

Kein Schutz reicht an den einer kräftigen Artilleriewirkung heran, kein noch so dicker Panzer reicht an den Schutz heran, den dem Schiffe die Mauer von Geschossen gewährt, mit dem es eine gut geleitete Artillerie umgibt. Wenn ein Hagel von Geschossen das tote Werk des Gegners ausfegt, wegreißt, zertrümmert, ist dieser außerstande zu erwidern und Unheil anzurichten. Der 10. August ist Beweis dafür, Togo hat sich durch seine aus großer Entfernung gefeuerten Granaten besser geschützt als durch seinen Panzer. Der 10. August wie Santiago zeigen, daß die Gefechtsentfernung über 30 hm sein wird, und daß vermutlich dem Gegner der Sieg zufallen wird, der sich zuerst eingeschossen hat und dessen Geschosse die größere Durchschlagskraft haben.

Diese Ausführungen Lockroys stehen im Gegensatz zu denen de Lanessans, der mehr Anhänger der alten französischen Überlieferung: den Schutz des Schiffes auf Kosten der Angriffskraft zu erhöhen, ist; sie zeigen, daß jener Daveluys Études sur le combat naval mit Nutzen gelesen hat.

Diese Überlegungen führen Lockroy zur Forderung einer Vermehrung der Artillerie und Vergrößerung ihres Kalibers. Er erklärt das 30,5 cm-Geschütz für zu schwer, auch Deutschland verwerfe es, da es nur gegen den Panzergürtel voll zur Geltung komme, und alle neueren Seeschlachten gezeigt hätten, daß gegen diesen nur auf Zufallstreffer zu rechnen sei. Das 16 cm-Geschütz ist zu verwerfen, da es bei den heutigen Gefechtsentfernungen zu schwach ist, das 19 cm-Geschütz genügt heute noch, aber da die Technik sehr wohl in Zukunft leichtere und doch widerstandsfähige Panzerungen herstellen kann, so muß für die neuen Schiffe ein schwereres Kaliber gewählt werden. Sie müssen auch eine stärkere Munitionsausrüstung, mindestens 240 Schuß für das Geschütz, erhalten, man würde dann die angriffskräftigsten und furchtbarsten Schiffe haben. Am besten würde ein Einheitskaliber sein, denn Einheitlichkeit der Bestückung des einzelnen Schiffes ist ebenso wertvoll wie Einheitlichkeit der Geschwader. Auch die Kleinartillerie muß ein stärkeres Kaliber erhalten als jetzt.

Von der Torpedowaffe sagt Lockroy nichts, dagegen behandelt er den Verwendungsbereich seines Schiffes eingehend. „Frankreich muß die Flotte seiner Politik haben" ist ein oft gehörtes Schlagwort. Früher war man der Ansicht, daß alle mög-

lichen Kriege Frankreichs seine Flotte in europäischen Gewässern finden würden, heute ist das anders; Frankreich hat Interessen in der ganzen Welt zu schützen, insbesondere im Fernen Osten. Dort sind Japan und die Vereinigten Staaten als neue Seemächte aufgetreten. Die Entfernung von Toulon nach Saigon beträgt 7200 Seemeilen. Diese muß die französische Flotte, da ihr außer dem kaum als Ausrüstungsplatz in Frage kommenden Dschibuti kein Stützpunkt zur Verfügung steht, in einem Zuge mit Marschgeschwindigkeit zurücklegen können und dort nicht mit leeren Bunkern ankommen. Die neuen Schiffe müßten also einen Verwendungsbereich von 8000 Seemeilen haben. Rojestvenskis Aufgabe, Port Arthur zu entsetzen, scheiterte an dem unzulänglichen Verwendungsbereich seiner Flotte.

Wenn die Politik großen Verwendungsbereich der Schiffe fordert, verlangt die Strategie vermehrte Geschwindigkeit. Geschwindigkeit ist eine strategische Eigenschaft. Die Geschichte lehrt, daß ein schnelles Geschwader einem langsameren gegenüber im Vorteil ist, es kann den Kampf erzwingen oder sich ihm entziehen. Die neuen französischen Geschwader müssen 2 bis 3 Seemeilen schneller laufen können als die anderer Seemächte, ihre Schwäche an Zahl muß mindestens durch überlegene militärische Eigenschaften ausgeglichen werden.

Um den gestellten Anforderungen gerecht zu werden, muß man natürlich zu sehr großer Wasserverdrängung übergehen, das kostet viel, und hier spricht die finanzielle Frage mit. Weder Regierung noch Kammer wollen für Neubauten mehr ausgeben als bisher. Umsomehr liegt die Notwendigkeit vor, sich auf Geschwader nur eines Types zu beschränken, da diese allein die Gewähr einer nützlichen Anlage des Geldes bieten.

Die vorgeschlagenen Schiffe werden 40 bis 42 Millionen Franken kosten, die Kosten würden sich durch wirtschaftlichere Einrichtungen der Werften vermindern lassen.

Auch der Wahl der Schiffsformen muß größere Aufmerksamkeit gewidmet werden, da alle französischen Schiffe gegenüber gleich großen fremden wesentlich größerer Maschinenleistung bedürfen, um die gleiche Geschwindigkeit zu erreichen. Dadurch wird eine Vergrößerung des Kohlenvorrates, daher eine größere Wasserverdrängung bedingt. Die Erprobung der Schiffsformen im Modellversuchsbecken ist unerläßlich, um die zweckentsprechendsten zu finden.

Lockroy hat jedenfalls den französischen Schiffbaumeistern eine harte Nuß zu knacken aufgegeben mit seinem Kampfschiffe, das 2 bis 3 Seemeilen schneller und stärker bestückt als die schnellsten Linienschiffe, mit 240 Schuß für das Geschütz ausgerüstet, über das ganze tote Werk hinreichend geschützt sein, einen Kohlenvorrat haben soll, der es befähigt, mit Marschgeschwindigkeit 8000 Seemeilen zurückzulegen und das einige 40 Millionen Franken kosten soll. Welche Wasserverdrängung diesen Forderungen entspricht und ob diese eine Handhabung im Geschwader noch zuläßt, hat Lockroy nicht untersucht, er scheint auch gar nicht auf den Gedanken gekommen zu sein, daß mit der Ausführung dieses Schiffes sein Plan, homogene Geschwader zu bauen, ins Wasser fallen könnte.

Wie dem auch sei, das rückhaltlose Eintreten gerade Lockroys für Kampfschiffe als einziges Mittel für den Kampf um die Seeherrschaft spricht für die Richtigkeit der aus der Geschichte gezogenen Schlüsse.

Lockroy geht dann zur Flottille über, deren Rolle bedeutsam und manchmal entscheidend sein kann und daher nicht zu unterschätzen ist, aber auch nicht überschätzt werden darf. Im bisherigen Verlauf des russisch-japanischen Krieges (man beachte, daß Lockroy vor der Schlacht bei Tsuschima dies schrieb) haben sie nichts Bedeutendes geleistet, Unterseeboote sind überhaupt nicht zur Verwendung gekommen. Es scheint, als ob auf beiden Seiten die Torpedoboote nicht wie in europäischen Marinen geführt wären, englische, deutsche, italienische oder französische Torpedoboote würden am 8. Februar 1904 das russische Geschwader vollständig außer Gefecht gesetzt haben. Diese kleinen Fahrzeuge verlieren bei Seegang sehr bald ihre Geschwindigkeit, sie werden dadurch leicht ein Hemmschuh für die Flotte, die besser tun wird, sie für sich an vorher bestimmte Sammelpunkte zu schicken, als mitzunehmen. Durch die Linienschiffe gegen das feindliche Feuer gedeckt, können sie, wenn ein feindliches Schiff durch die Geschoßwirkung seiner Geschützführer und seiner Kleinartillerie beraubt ist, auf jenes losgelassen werden und ihm den Gnadenstoß geben.

Der französischen Flotte fehlen Torpedobootsjäger. Die Torpedoboote 1 bis 25 bilden eine unselige Sammlung veralteter, militärisch fast wertloser Fahrzeuge, die der letzte Marineminister trotz der Parlamentsbeschlüsse unter allerhand Vorwänden nicht durch Neubauten ersetzt hat. Dazu sind heute 45 Millionen für 100 Torpedoboote und 85 Millionen für Torpedobootsjäger erforderlich.

Als Unterseeboote sind nur Tauchboote von größtmöglicher Angriffskraft und Geschwindigkeit von etwa 600 Tonnen Wasserverdrängung kriegsbrauchbar.

Im ganzen werden für Erneuerung der Flotte 378 Millionen für Schlachtschiffe, 85 Millionen für Torpedobootsjäger, 45 Millionen für Torpedoboote, 90 Millionen für Unterseeboote, zusammen also 598 Millionen Franken, gebraucht, zu denen noch 2 Millionen für Personal treten. Die 600 Millionen auf fünf Jahresbeträge verteilt, geben 120 Millionen Franken jährlich, also eine der jetzigen Ausgabe für Neubauten entsprechende Zahl.

„Das Personal ist die Seele der Flotte. Man kann neue Kriegsmaschinen erfinden, furchtbare Schiffe bauen, das Kaliber der Geschütze vergrößern, neue Kampfmittel über und unter Wasser einführen: alles das ist wertlos, wenn man nicht gut durchgebildete Offiziere, disziplinierte Mannschaften hat, Offiziere, die zu befehlen, Mannschaften, die zu gehorchen verstehen." Das ist in den letzten drei Jahren verloren gegangen, die personelle und materielle Erneuerung der französischen Marine ist dringend notwendig, damit die Republik endlich die Flotte ihrer Politik bekommt.

„Die Einheitlichkeit, die man hat zerstören wollen, muß in dem großen Korps wiederhergestellt werden, die Offiziere müssen zur Arbeit angehalten, den Mannschaften wieder Zutrauen eingeflößt werden, Offiziere wie Mannschaften müssen durch das gebieterische Pflichtbewußtsein zusammengeschweißt werden. Nicht die Stärke seiner Streitmittel, nicht die Wehrkraft seiner Festungen, nicht die Zahl seiner Schiffe macht die Stärke eines Landes aus: sondern das Wissen und die Tatkraft der Führer, die Heldenhaftigkeit und Hingebung der Krieger." —

Marineminister Thomson ist zu beglückwünschen, daß er durch zwei seiner Amtsvorgänger so wirkungsvoll in seinen Flottenplänen unterstützt wird. M.

Die wirtschaftliche und handelspolitische Bedeutung der Weltmeere.

Von Dr. Max Eckert, Kiel.

I. Größe und allgemeine Bedeutung der Weltmeere.

Wenn wir von der Erde reden, so denken wir zunächst an den festen Erdball, der den Weltenraum durchschwebt, wir denken an die Festländer, weniger an die Meere; selbst wenn wir von der handelsgeograpischen Erde sprechen, tritt uns das Feste der Erde mehr vor den Geist als das Flüssige. Und doch ist es gerade das Flüssige, das dem Erdball seinen eigenen Charakter verleiht, das der Urquell aller höheren kulturellen Entwicklung ist. Das Antlitz der Erde ist überwiegend ozeanisch. Die Erdteile schwimmen nur als Inseln, als „insulae maximae“, wie Varenius bereits sagte, in dem Weltwasser, das sich somit den Festländern gegenüber bei seiner zweiundeinhalbmal größeren Flächenausdehnung als das größte Ganze unserer Erdkugel erweist. Das Weltwasser kennt keine Grenzen wie die Festländer; seine Grenzen liegen allein in der der Erde als Weltkörper eigentümlichen Gestalt bedingt. Schon den Alten war der Ozean das Weltmeer, das Ringmeer, das Meer ohne Grenzen. Uns jedoch ist erfahrungsgemäß das Weltmeer allumfassend geworden, nachdem wir es fast bis in die äußersten Winkel kennen gelernt und teilweise schon durchforscht haben. Die mannigfachsten und von verschiedenstem Zweck geleiteten Reisen haben uns die räumliche Anordnung der Weltinseln im Weltwasser erwiesen, und diese Anordnung ist von größter Bedeutung nicht allein für den kulturellen Aufschwung der Kontinente, sondern auch für die wirtschaftliche und handelspolitische Entwicklung der Ozeane.

Wirtschaftsgeographisch wie handelspolitisch haben nur drei Weltmeere Anspruch auf eingehendere Beachtung, der Atlantische Ozean, der Indische Ozean und der Große Ozean. Zuletzt sind diese Ozeane auch die Weltmeere, da die noch immer als Weltmeere bezeichneten Meeresteile „Nördliches Eismeer“ und „Südliches Eismeer“ doch endlich aus der Reihe der Weltmeere eliminiert werden sollten; denn das 13 Millionen Quadratkilometer große Nördliche Eismeer schiebt sich als ein Mittelmeer zwischen die Kontinente ein, und das Südliche Eismeer hat gar keine Existenzberechtigung, nachdem man den siebenten Erdteil am Südpol anerkennt und die großen Ozeane ihre antarktischen Ausläufer bis zu diesem Kontinent vorschicken; übrigens hat schon vor Jahren Krümmel das Südliche Eismeer nur eine „Verlegenheitsbildung“ genannt.

Der breite und plump gestaltete Pazifische Ozean bedeckt als größtes Weltmeer ein Drittel (180 Millionen Quadratkilometer) der gesamten Erdoberfläche, der schlanke Atlantische Ozean nur die Hälfte des Pazifischen Ozeans und der auf die Südhemisphäre verschobene Indische Ozean drei Viertel des Atlantischen Ozeans. Derartige Raumgrößen muß man sich stets vor Augen halten, wenn man die Bedeutung des Meeres für Handel und Verkehr, überhaupt für unsere Kultur verstehen will. Die Geschichte der Beherrschung der Größe des Weltmeeres ist zugleich eine Geschichte der geistigen, wirtschaftlichen und politischen Ausgestaltung der Staatswesen.

II. Der Atlantische Ozean das wirtschaftlich wichtigste Weltmeer, das Weltmittelmeer.

Handelspolitisch wie wirtschaftsgeographisch spielt der Atlantische Ozean die größte Rolle unter den Weltmeeren. Die Bedeutung des Atlantischen Ozeans verhält sich zu der des Großen Ozeans umgekehrt wie die Größen der Ozeane, oder ganz allgemein ausgedrückt: Der Atlantische Ozean steht kulturell bedeutend über dem Großen Ozean. Dieses Weltmeer ist für unser heutiges Erdbild und für unsere heutige Geschichte tatsächlich der Große Ozean, während der Atlantische Ozean die Rolle des alten Mittelmeeres übernommen hat und der Indische Ozean eine Zwischenhalle ist, durch die der Handel zwischen atlantischem und pazifischem Gebiet hin und her flutet. Wir könnten den Indischen Ozean physisch vielleicht als eine Vorhalle des Großen Ozeans ansehen; Fleurieu wollte ihn ja überhaupt nur als einen Teil des Großen Ozeans betrachtet wissen; wirtschaftsgeographisch gravitiert der Indische Ozean allerdings mehr nach den atlantischen als nach den pazifischen Staaten.

Wie das alte Mittelmeer, das „Mittelländische Meer", für den Kulturkreis des Altertums und des Mittelalters das Weltmittelmeer war, so haben sich heute die meisten und hauptsächlichsten Kulturstaaten um den Atlantischen Ozean gruppiert und haben diesem Wasserbecken die führende Stellung unter den Ozeanen gegeben. Heute, wo der Verkehr die ganze wirtschaftsgeographische Erde umspannt und selbst geschichtlich erloschene Gebiete wieder belebt hat, drängt sich die Frage auf: Warum ist das alte Mittelmeer nicht das Weltmittelmeer für unsere Zeit geblieben? Das wäre es geworden, wenn ihm auf die umgebenden Länder und darüber hinaus eine dauernde Beeinflussung möglich gewesen wäre. Dazu mußte es aber einen gewissen selbständigen Raum auf dem Erdball einnehmen, das heißt einen Raum, der über den ganzen Erdball hin, zum mindesten über den größten Teil der Ökumene seine Wirkung auszuüben vermochte. In dem „Kampf um Raum", der das Merkmal jeglicher Lebensentwicklung auf Erden ist, mußte das Mittelländische Meer seine Rolle ausspielen, sobald die Erde noch bewohnbare Räume aufwies, deren Eroberung und Besitz einer raschen Lebensentfaltung weniger hinderlich war, als das engumzirkte Mittelmeerbereich.

Das Mittelländische Meer mißt in seiner Längserstreckung reichlich ein Neuntel innerhalb des 35. Breitenringes, ganz dieselbe Ausdehnung, die die Vereinigten Staaten von Nordamerika in der gleichen Breite besitzen. Wäre die Längserstreckung nur um das Drei- bis Vierfache größer, so hätte es ein Weltmittelmeer werden können, das schwerlich der Mensch aus seiner führenden Kulturstellung herauszurücken vermocht hätte. Aber das kleine Mittelländische Meer mit seinen 2,9 Millionen Quadratkilometern ist der 22. Teil des Atlantischen Ozeans, also nur ein ozeanisches Bruchstück, dessen Bedeutung bei der Erweiterung des Wirtschafts- und Verkehrslebens der Erde notwendig verblassen mußte. Ein Weltmittelmeer in ostwestlicher Richtung konnte sich infolge der Lagerung der Festlandmassen nicht entwickeln. Es blieb die nordsüdliche Richtung übrig. Nur zwei Ozeane berühren Nord- und Südpolargebiete, der Atlantische Ozean und der Pazifische Ozean. Von diesen beiden ungeheuren Wasserschalen konnte einzig und allein der Atlantische Ozean sich zu einem Mittelmeer entwickeln. Seine

Ufer sind wie bei einem Tale, wie Alexander v. Humboldt bereits sagte, oder bei einem Flußlaufe fast gleichweit voneinander entfernt, durchschnittlich 5500 km, die Küsten der Südsee hingegen fliehen einander und sind da am weitesten voneinander entfernt, wo gerade ihre Annäherung mehr als erwünscht wäre. Die Entfernung von Panama bis zu den Küstengestaden Hinterindiens beträgt in gleicher Höhe 180 Grade, das heißt den halben Erdumfang, oder, auf dem zehnten Parallelkreise gemessen, 19 733 km; somit ist diese Entfernung rund dreiundeinhalbmal größer als die der atlantischen Ost- und Westküste in gleicher Breitenlage.

Handelsgeographisch ist der Atlantische Ozean im Norden völlig abgeschlossen; obendrein ist er hier noch bedeutend eingeengt, wie das Globusbild lehrt, und sein wirtschaftliches Nordende erscheint weiter nichts als eine grönländisch-skandinavische Bucht, deren Mitte 800 bis 900 km von den begrenzenden Ländern entfernt ist. Das Südende des Atlantischen Ozeans stößt an das wirtschaftlich fast völlig wertlose antarktische Gebiet. Zwischen Antarktien und den Enden der südwärts mehr und mehr verkümmernden Süderdteile steht der Atlantische Ozean durch natürliche Wege mit den zwei anderen wirtschaftlich wertvollsten Meeresräumen der Erde in Verbindung. Wie das alte Mittelmeer nur an einer Seite, und zwar an einem Erde der Längserstreckung, natürlich geöffnet ist, so ist gleichfalls, handelsgeographisch betrachtet, der Atlantische Ozean an der einen Schmalseite durch natürliche Pforten offen.

Das Mittelländische Meer trennte die den Alten bekannten Gebiete Europas, Asiens und Afrikas; seine Anwohner waren durch Kolonien und Eroberungen mehr und mehr zusammengewachsen und hatten sich allmählich durch ihre gegenseitigen Wirtschafts- und Verkehrsinteressen untereinander mehr oder weniger abhängig gemacht. Sie bildeten zusammen die mittelmeerische Völkerverwandtschaft und Kulturgemeinschaft oder, da sie auf gemeinsame Lebensinteressen angewiesen waren, eine geographische Lebensgemeinschaft. In der Lebensgemeinschaft hat man in handelsgeographischer und -politischer Beziehung das Hauptmerkmal eines Mittelmeeres zu suchen.

Unter allen Meeresteilen, selbständigen wie unselbständigen, ist kein Meeresgebiet innerhalb des genannten Weltwirtschaftsbereiches zu einer solchen Lebensgemeinschaft ausgewachsen wie der Atlantische Ozean. In wirtschafts- und verkehrsgeographischer Beziehung ist er heute das Mittelmeer, das alte Mittelmeer hingegen nur noch ein Durchgangsmeer.

Wenn auch die Zersplitterung der Völker und Völkerteile auflösend wirkt, so führt die Einheit der Natur, wie sie besonders in einem Mittelmeer zum Ausdruck kommt, immer wieder die Völker zusammen; wenn auch das Dominion of Canada und die Vereinigten Staaten von Nordamerika cisatlantische Schöpfungen sind und die Kulturgemeinschaft zwischen Ost- und Westküste des nördlichen Atlantischen Ozeans natürlich erscheint, so wachsen doch die gesamten atlantischen Wirtschaftsgebiete von Jahrzehnt zu Jahrzehnt immer inniger zu einer Lebensgemeinschaft zusammen. Eine gegenseitige und allgemeine Ergänzung ist angebahnt; die wirtschaftliche Gesamtbefriedigung ist als gesichert anzusehen. Fichte sagte bereits: „Ein geschlossener Handelsstaat ist eine Unmöglichkeit". Die Weltwirtschaft des großen atlantischen Mittelmeergebietes durchbricht im Sinne einer einzigen Lebensgemeinschaft unaufhaltsam, unbezwinglich selbst die politische Schranke. Schon äußerlich gibt sich

dies durch den welterobernden und weltverbindenden Siegeszug des Eisenbahn-, Telegraphen- und Kabel-, des Land- und Wasserstraßennetzes kund. Die Arbeitsleistung in der Weltwirtschaft paßt sich schon mehr geographischen Bedingungen an; wenigstens hat die Massenproduktion von der Natur ganz besonders bevorzugte und ausgestattete Stellen in der Nähe der atlantischen Küstenregion aufgesucht, sei es zur Erzeugung von Rohprodukten, wie von Baumwolle, Zuckerrüben, bestimmten Zerealien, oder sei es zur Produktion industrieller Gegenstände da, wo Kohle und Eisen gemeinschaftlich gefunden werden, also in den Rieseninindustriebezirken des atlantischen Randes, wie in Rheinland-Westfalen, Lothringen, Sachsen, in den englischen und schottischen Gebieten zwischen Birmingham, Liverpool, Manchester, Lancaster, Leeds, York, Sheffield und Nottingham, zwischen Glasgow und Edinburgh, in den belgischen Gebieten zwischen Antwerpen, Brüssel, Lüttich-Seraing und Mons und in den Alleghaniesgebieten der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Anzeichen des allmählichen Aufgehens in eine einzige Lebensgemeinschaft liegen auch in den Staatsverträgen vor, die die atlantischen Mächte miteinander abschließen (Weltpostverein, Europäische Telegraphenkonferenz, Weltpostvertrag zu Washington, Brüsseler Zuckerkonvention), ferner in der internationalen Arbeit des Kapitals; innerhalb des Kreises der atlantischen Mächte ist zuerst der Kredit international geworden.

III. Die Raum- und Verkehrsbewältigung der Meere.

Das Meer steht den Versuchen des Menschen, es wirtschaftlich zu beherrschen, passiv gegenüber. Das Weltwasser bietet sich dem Menschen als ein abstrakter Raum dar, der aber seine Abstraktheit durch das sich mehr und mehr verdichtende Geflecht der den Erdball umspannenden Schiffahrtslinien allmählich einbüßt. Die Seewege, die die fernen Länder an das heimische Gestade knüpfen, sind weltwirtschaftlich von größter Bedeutung. Wer die meisten und kürzesten Wege beherrscht, beherrscht das Meer, oder handelspolitisch ausgedrückt: Die Weltherrschaft beherrscht der Staat, der die meisten und kürzesten Seewege besitzt und beherrscht. Seeweg und Gütertransport sind für das moderne Wirtschaftsleben von vitalster Bedeutung geworden; denn die westeuropäischen Staaten verlangen, wenn sie nicht verhungern oder in dem Überfluß ihrer erzeugten Waren ersticken wollen, Erweiterungen und Ergänzungen ihrer heimischen Volkswirtschaft, sie verlangen über See gelegene Rohproduktionsmärkte und Absatzgebiete. Die Kenntnis von der Lage und der Beherrschung der Wege, die nach diesen außereuropäischen Gebieten führen, ist für uns, da wir uns seit Jahren auf den Hochbahnen des Weltverkehrs bewegen, ein wichtiges Erfordernis.

Handelsgeographisch und -politisch ist es wichtig, neben dem Weg die Zeit zu wissen, deren eine Ware zum Transport benötigt. Von der Natur der Waren ist es abhängig, ob sie einen langen oder kurzen Weg vertragen. Wie auf den Festlandswegen durch Eisenbahn und Automobil immer größere Fahrgeschwindigkeiten angestrebt werden, so auch durch die Schiffe auf den Seewegen. Die Neuzeit hat es gegenüber den früheren Jahrhunderten, in denen die Schiffahrt das Privileg weniger, von der Natur bevorzugter Völker war, zu erheblichen Mehrleistungen gebracht, allerdings nicht ganz in dem Grade wie die Beförderungsmittel zu Lande.

Die mittlere Tagesleistung der Schiffahrtsgeschwindigkeit ergab im Altertum rund 3 Knoten in der Stunde. Bei gut gebauten Ruderschiffen ist eine doppelte Geschwindigkeit anzunehmen. Im Schiffbau wie in der Fahrgeschwindigkeit waren die Karthager, die Engländer des Altertums, allen anderen Völkern überlegen. Sie erreichten von Karthago aus die Säulen des Herkules durch Tag- und Nachtfahrt in 7 Tagen; das ergibt eine 5 Knoten-Geschwindigkeit. Als höchste Geschwindigkeit auf einer größeren Strecke kann man 6 Knoten in der Stunde annehmen, die sich aus einer Fahrt des Valerius Maximus von Puteoli nach Alexandrien (in 9 Tagen) ermitteln läßt. Die außerordentlich kurze Zeit von 9 Stunden, d. h. reichlich 7 Knoten in der Stunde, für die Überfahrt von Brundisium nach Corcyra des Ämilius Paulus dürfte weder im Altertum noch im Mittelalter öfter wiederholt worden sein.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts rechnete man mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit der Segelschiffe von 5 Knoten. Die Leistungen der neuesten großen Segler lassen, wie schon Dinklage in den „Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie" ausgeführt hat, dieses Maß nicht mehr gelten. Wenn die „Preußen" 1903 von Hamburg aus in 57 Tagen (16. Februar bis 1. Mai) nach Iquique segelte, so hat sie die abzusegelnde Entfernung von 9940 Seemeilen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von $7^1/_4$ Knoten überwunden; einzelne Strecken wurden sogar mit 14 bis 18 Knoten in der Stunde genommen. Das alles ist eine Leistung, die dem gewöhnlichen Ozeanfrachtdampfer nichts nachgibt, die keinem anderen Segler auf gleich großer Strecke bisher gelungen ist, und die die Geschwindigkeiten der berühmten englischen Klipperschiffe der fünfziger und sechziger Jahre des vergangenen Säkulums wieder einholt. Die größten Seefahrtsgeschwindigkeiten, 23,5 Knoten in der Stunde, werden auf dem Atlantischen Ozean erzielt, und zwar allein von den Dampfern „Kaiser Wilhelm der Große", „Kronprinz Wilhelm" und „Kaiser Wilhelm II." des Norddeutschen Lloyd und dem Dampfer „Deutschland" der Hamburg—Amerika-Linie.

Bezüglich der Größe der Fahrzeuge und Fahrgeschwindigkeit finden sich viele Ähnlichkeiten zwischen Altertum und Neuer Zeit, aber in der Ausnützung der Schiffahrt, in der Schiffahrtsdauer, finden sich erhebliche Unterschiede. Wohl verstand man mit dem Winde vorwärts zu segeln, die Meeresströmungen zu benutzen, aber gegen den Wind vorwärts zu kommen, gelang erst dem späteren Mittelalter. Auch trotz der Erfindung des Kompasses und seines Gebrauches in der Nautik und trotz der Portulankarten klebte die mittelländische Schiffahrt noch zu sehr an den Küsten, und erst der Atlantische Ozean führte die völlige Befreiung von der Küstenschiffahrt herbei; der Atlantische Ozean führte zur eigentlichen Hochseefahrt. Im alten Mittelmeerverkehr stockte die Schiffahrt zumeist des Winters, nicht allein wegen der Stürme, sondern auch wegen der kürzeren Tage. Zur Zeit der römischen Kaiser war noch keine Rede von der vollständigen Meisterung der Mittelmeerschiffahrt. Zeugnisse von der Scheu vor dem trügerischen Meere liegen genugsam vor. Die winterlichen Fahrten blieben immer ein großes Wagnis (vgl. Apostelgeschichte Kap. 27); um sie und die Getreidezufuhr zu fördern, gewährte Kaiser Claudius für die durch winterliche Stürme entstandenen Verluste Schadenersatz. Wenn die Jahreszeit gegenwärtig dem Schiffsverkehr auf dem Atlantischen

Ozean nicht mehr hinderlich sein kann, so ist dabei immer auch zu bedenken, daß die Segelschiffahrtsleistungen der modernen Zeit, wie sie „Preußen", „Potosi" und andere aufzuweisen haben, neben der tüchtigsten Kenntnis der meteorologischen Verhältnisse größte Unerschrockenheit und Geistesgegenwart fordern.

Erst mit der Erfindung und dem ausgiebigen Gebrauch der Dampfschiffahrt war es dem Europäer möglich geworden, seine Weltherrschaft zur See anzutreten; erst die Dampfschiffahrt hat eigentliche Seevölker geschaffen; erst die Dampfschiffahrt leitete die Großzügigkeit unserer Gegenwart ein, durch die sich unsere Zeit vor den kleinlichen Verhältnissen vorcolumbischer Zeiten auszeichnet. Den Seglern gegenüber besitzen die Dampfer bekanntlich darin einen großen Vorteil, daß sie weniger von Wind und Wetter abhängig sind. Die Dampfer befahren darum zumeist auf Aus- und Heimreise gleiche Routen. Natürliche Vorteile werden auch gern von ihnen benutzt; sind im Nordatlantischen Ozean die Eisverhältnisse günstig, so wird auf der Ausreise vom Kanal aus eine möglichst nördliche Route gewählt, um in der Richtung des größten Kreises zugleich die kürzeste Fahrtdauer zu haben und dem sich entgegendrängenden Golfstrom auszubiegen. Auf der Heimreise wird die südliche Route vorgezogen, die mit dem Golfstrom läuft. Der Vorteil der Dampfer gegenüber den Seglern besteht nicht allein in der Bewältigung größerer Transportmengen, sondern auch in dem weit schnelleren und pünktlicheren Verkehr; Zeitersparnis ist zuletzt das Ziel aller Schiffsökonomie. Infolge der Abwägungen dieser natürlichen Vorteile der Dampfer gegenüber den Seglern, die allerdings die billigere Frachtbeförderung vorausʻhaben, hat man sich daran gewöhnt, bei der Leistungsfähigkeit einer Flotte den Raumgehalt der Flotte mit drei zu multiplizieren und dieses Resultat mit dem einfachen Tonnengehalt der Segler zu addieren. Ob diese Auffindung der Summe der effektiven Leistungsfähigkeit einer Handelsflotte für die kommende Zeit bestehen kann, bleibt bei der modernen Segelschiffahrt des Weltverkehrs noch abzuwarten.

Ein großer Unterschied zwischen der Schiffahrt des Mittelmeers und der heutigen Ozeanfahrt besteht in den Transversalrouten der letzteren. Im Mittelmeer fuhr man z. B. von Tyrus nach Leptis über Cypern, Rhodus, Kreta. Corcyra war für die Griechen der Brückenpfeiler für den Verkehr mit Sizilien. Spät wagte man erst das östliche Mittelmeer an seiner schmalsten Stelle, 330 km zwischen Kreta und Cyrene, zu queren, und die Römer verfolgten bei ihren Fahrten nach Ägypten stets diesen Kurs: Westitalien, Syrakus, Melita, Kreta, Cyrene (Apollonia), Alexandria. Längere, direkt verlaufende Schiffahrtslinien gehören erst dem späteren Mittelalter an; für den ozeanischen Verkehr aber wurden sie zur Notwendigkeit.

Der Atlantische Ozean weist in seinem Nordteil das verkehrsreichste Gebiet der Erde auf. Die meisten Schiffahrtslinien laufen von den nordwesteuropäischen Häfen nach den nordamerikanischen. Das nächst verkehrsreichste Band geht von der atlantischen Nordostküste nach den südbrasilianischen und den Laplatahäfen. Außerdem gehen nach allen Himmelsrichtungen Querverbindungen zwischen den verschiedenen Punkten der Ufer des Atlantischen Ozeans. Der Transversalverkehr der Ozeane ist erst durch die Dampfschiffahrt richtig in Fluß gekommen.

Die regelmäßige transozeanische Dampfschiffahrt wurde im Jahre 1838 durch die Dampfer „Sirius“ und „Great Eastern“ zwischen Bristol und New York begonnen, nachdem aber schon im Jahre 1819 das Schiff „Savannah“ als erster Dampfer den Atlantischen Ozean zwischen New York und Liverpool gekreuzt hatte, und zwar in 26 Tagen, wovon 18 Tage lang gedampft und 8 Tage lang ausschließlich gesegelt wurde. In dieser Zeit gelangen wir heute von unseren Häfen bis zu den fernen ostasiatischen.

Der ganze Erdball ist gegenwärtig von einem Netz regelmäßiger Dampferrouten umspannt. Von Europa aus laufen die meisten Linien, einmal nach den Gestaden des Atlantischen Ozeans, sodann nach der Westküste Amerikas, den Küsten des Indischen Ozeans und dem asiatischen und australischen Ostküstengebiet. Nur der Große Ozean wird von Europa aus nicht von regelmäßigen Transversalrouten bedient, und es macht sich somit eine Lücke in dem Netze, das die europäischen Staaten um die Erde gelegt haben, bemerkbar. Die Lücke wird indessen von regelmäßigen amerikanischen und japanischen Verkehrslinien ausgefüllt. Da die Nordamerikaner auch regelmäßige Routen durch den Atlantischen Ozean, das Mittelmeer und Indischen Ozean mit pazifischen Häfen unterhalten, so haben sie einen, wenn auch nicht starken, so doch vollständig geschlossenen Verkehrsring um die Erdkugel gelegt.

IV. Die Warenbewältigung der Meere.

Unter den Weltmeeren ist der Atlantische Ozean so recht ein Tummelplatz des Warenverkehrs. Da er Zonen aller Klimate bespült und die Waren dieser Zonen direkt in Verkehr bringt, da er von den wirtschaftlich tätigsten Kulturländern der Erde begrenzt wird, so ist dieses Übergewicht des Atlantischen Ozeans leicht erklärlich. Es ist eine lohnende Aufgabe, der gegenseitigen und allseitigen Abhängigkeit der verschiedenen Seemächte und seefahrenden Völker in den verschiedenen Gruppen des Warenverkehrs nachzuspüren. Ich kann mich hier nur auf weniges beschränken und will hauptsächlich einige Erzeugnisse der Pflanzenwelt hervorheben. Die Pflanzenwelt liefert vorzugsweise die Massenartikel des heutigen Verkehrs. Der altlantische Westen und Südosten sowie die gesamten Tropengebiete stehen als Rohproduzenten dem atlantischen Nordosten gegenüber. Unter den Roherzeugnissen steht das Getreide obenan. Nordamerika und die Laplatastaaten sind die Kornkammern des westlichen Europas geworden. Deutschland bedarf jährlich einer bedeutenden Einfuhr von überseeischem Getreide, besonders von Weizen; 1903 lieferten die Vereinigten Staaten für 76 und Argentinien für 42 Millionen Mark Weizen, 1901 die Vereinigten Staaten für 165 und Argentinien für 29 Millionen Mark.

Die atlantischen Länder sind die Anbaugebiete der den Europäern am meisten zusagenden Brotfrüchte. Unter die Nahrungs- und Genußpflanzen zählen Zuckerrohr und Zuckerrübe. Ist die Rübenzuckerproduktion der Welt bei einer Jahreserzeugung von rund 6 Millionen Tonnen ausschließlich auf den Nordatlantischen Ozean beschränkt, so die Rohrzuckerproduktion bei einer Jahreserzeugung von reichlich 3 Millionen Tonnen auch noch zum größten Teile (56 Prozent) auf den Atlantischen Ozean, während das übrige dem Indischen Ozean und dem Austral-

asiatischen Mittelmeer angehört. Deutschland liefert ein Drittel des Rübenzuckers der Welt und führt jährlich über 1 Million Tonnen zum Werte von 160 bis 200 Millionen Mark aus. Amerika erzeugt 45 Prozent der Weltrohrzuckermenge. In Kakao sind Europa und Nordamerika fast ganz auf Südamerika, zentralamerikanische Gebiete und Westindien angewiesen. Die westafrikanischen Kakaogebiete und die Kakaokulturen im Bereiche des Indischen Ozeans und der Südsee gewinnen langsam an Bedeutung. Auf dem Rücken der Ozeane werden in der Hauptsache die Agrumen, die Bananen, die Ananas nach nördlicheren Gebieten verfrachtet. Der Atlantische Ozean steht hier wiederum obenan, und diese führende Stellung wird er auch fernerhin behaupten, ganz gleich, ob es sich um Genuß- und Reizmittel liefernde Pflanzen, wie um Kaffee, Tabak, Vanille, Piment u. a. handelt oder um Nahrungs-, gewerblichen und industriellen Zwecken dienende Pflanzen, wie Olive, Erdnuß, Ölpalme, Kokospalme, Baumwolle, Sisalhanf, Esparto u. a. m.

Der Austausch tierischer Produkte ist wohl auf jedem Ozean entwickelt, nirgends indessen so umfangreich wie auf dem Atlantischen Ozean. Es sei nur daran erinnert, welche Mengen von Häuten der amerikanische Kontinent dem europäischen liefert, so besonders an Rindshäuten, die von Buenos Aires, Rio Grande, Bahia, Pernambuco, Mexiko ausgeführt werden. Die billige Fracht, die der große Vorteil des Seeweges ist, ermöglicht es, daß die nordöstlichen industriereichen Randgebiete mit genügender Fleischnahrung versehen werden können. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika führen jährlich für reichlich 800 Millionen Mark, Kanada für 60 Millionen Mark (ebensoviel Fische) aus. Großbritannien führt allein jährlich für 800 Millionen Mark Fleischwaren ein, Deutschland jährlich 50 000 bis 60 000 Tonnen im Werte von 50 bis 60 Millionen Mark.

Mineralische Produkte werden ebenfalls in großen Mengen über die Ozeane verschifft. In der Menge stehen die Kohlen obenan. Die englische Kohle wird nicht bloß in großen Frachtdampfern nach europäischen und außereuropäischen Randgebieten gebracht, sondern auch in Seglern, die sie gern als Ballast für ihre langen transozeanischen Fahrten mitnehmen. Deutsche Segler bevorzugen die Cardiffkohle. Der moderne Edelmetallverkehr ist vorzüglich auf die ozeanischen Wege angewiesen.

Der Nordosten des atlantischen Randgebietes ist die große Industriewerkstatt der Erde. Von hier aus wird die ganze Erde mit Fabrikaten überschwemmt, so z. B. mit Maschinen und Eisenwaren, mit Baumwollen-, Wollen- und Seidenwaren, mit Chemikalien, keramischen Erzeugnissen, Manufaktur-, Holz- und Spielwaren, Büchern, Karten u. v. a. m. Diese Waren und viele andere noch werden vor allem seewärts umgesetzt. Aber auch im Nordwesten des Atlantischen Ozeans, in den Vereinigten Staaten, hat sich ein neues Industrieexportgebiet entwickelt, dessen Konkurrenz, vorzüglich in Maschinen, Eisen- und Baumwollenwaren, den alten europäischen Industrieländern schon recht unangenehm fühlbar geworden ist. Dieses Exportgebiet stößt auch direkt an den Pazifischen Ozean und berührt sich hier mit dem ostasiatischen. Die gefürchtete wirtschaftliche Konkurrenz Japans flaut etwas ab, da die Chinesen und andere Asiaten gemerkt haben, daß die Japaner noch nicht ein der europäischen Ware entsprechendes Erzeugnis liefern können. Auch läßt die geschäftliche Reellität der Japaner sehr zu wünschen übrig.

V. Die Produktivität der Weltmeere.

Im allgemeinen gedenkt man immer der passiven Seite der Weltmeere und spricht von ihrem Verkehr, den sie erleiden; indessen haben sie auch eine ansehnliche aktive Seite und greifen direkt in das Leben der Völker ein, indem sie Nahrungsmittel, Schmuckgegenstände und industriell verwertbare Rohstoffe liefern. Sie erhalten dadurch geradezu eine hervorragend wirtschaftliche Bedeutung. Viele Küstengebiete, wie die norwegischen, die kanadischen, sind wegen des Fischfangs erst besiedelt worden. Wenn der Ausfuhrwert Norwegens fast zu einem Drittel durch Fischereiprodukte gedeckt wird, so kann man die aktive Seite des Meeres für das Wohl und Wehe eines Volkes recht wohl ermessen. Es sind ganz außerordentliche Zuschüsse, die das Meer mit seinen Produkten zum Haushalt einzelner Staaten beisteuert. Dabei haben solche Zuschüsse kein Anlagekapital zum Produzieren nötig. Selbst das Dasein niedriger stehender Völker ist an die Ausbeute von Meeresprodukten gebunden, so das verschiedener Polynesier, der Grönländer, der Eskimos an der westlichen Wasserkante der Baffinsbay, am Boothia Isthmus und anderer Naturvölker mehr.

Tierische, pflanzliche und mineralische Schätze entreißt der Mensch dem Schoße des Meeres. Am wichtigsten sind für ihn die Nahrungsmittel liefernden Schätze, die Fische. Sie sind ja in vielen Küstengebieten zum Volksnahrungsmittel geworden. Der raschere Versand von Seefischen nach dem Binnenlande ermöglicht immer mehr die Ausbreitung der Fischnahrung. Dieser billigen und preiswerten Nahrung schenken die Staaten immer erhöhtere Aufmerksamkeit. Darum nimmt es nicht Wunder, daß die Frage, ob die Fische zur Verpflegung der Soldaten zu verwenden sind, in Militärkreisen schon diskutiert worden ist.

Es kann hier nicht der Ort sein, alle die in Frage kommenden Fischarten nach Verbreitung und Menge einzeln zu beschreiben. Auch die Bedeutung der Seefischerei für die Volkswirtschaft soll einer späteren Betrachtung überwiesen werden. Hier interessieren uns lediglich die großen Produktionswerte der Weltmeere.

Ein Überblick über die Seefischereien der Erde lehrt, daß sie sich ausschließlich nördlich vom Äquator befinden; südlich davon, an den Küsten Afrikas, Südamerikas und Australiens sieht man nur verheißungsvolle Ansätze. Unter den einzelnen Ozeanen steht auch in dieser wirtschaftlichen Bedeutung der Atlantische Ozean weit über den anderen. Ihm reiht sich in größerem Abstande der Große Ozean an. Die wirtschaftlich-produktive Seite des Indischen Ozeans ist gering.

Den Wirtschaftswert der einzelnen Ozeane nach ihrer Produktion festzustellen, ist nur in ganz allgemeinen Umrissen möglich. Auch läßt sich noch gar kein Einblick in den Konsum der Naturvölker gewinnen, der in vielen Gegenden unseres Erdballs doch ein recht ansehnlicher ist, wie in Polynesien. In enger umzirkten Meeresteilen ist es möglich, sichere Erhebungen über die Fischmengen anzustellen. So hat Ehrenbaum für die Nordsee die Produktivität im Durchschnitt der Jahre 1894 bis 1897 festgestellt. Die Nordsee ergibt eine jährliche Ausbeute von 150 bis 175 Millionen Mark, das ist $1/5$ bis $1/4$ des Wertes der Fischerei im Atlantischen Ozean.

Der Weltbetrag an Fischprodukten ist auf reichlich 1 Milliarde Mark

abzuschätzen; davon entfallen auf den Atlantischen Ozean 7/10, auf den Großen Ozean etwa 3/10 und auf den Indischen Ozean kaum 1/100. Die Fischmenge des gesamten Fischfanges der Erde dürfte mit rund 4 Millionen Tonnen halbwegs richtig ermittelt sein. Der größte Teil davon entfällt auf die Vereinigten Staaten von Nordamerika (23 Prozent), fast ebensoviel auf Großbritannien (22 Prozent); die nächst wichtigsten Länder für den Seefischfang sind Kanada (13 Prozent), Norwegen (13 Prozent), Rußland (6 Prozent), Frankreich (4 Prozent), Holland (3 Prozent), Deutschland (2 1/2 Prozent), Spanien und Portugal (2 1/2 Prozent), Italien (1 1/2 Prozent) und Japan (10 1/2 Prozent).

Der Atlantische Ozean gehört den Europäern und Nordamerikanern. Die Fischerei des Indischen Ozeans wird außer von Eingeborenen hauptsächlich von Engländern betrieben. Auch an deutschen Fischereiversuchen fehlt es im Indischen Ozean nicht. Im Großen Ozean fischen Nordamerikaner, Russen, Briten, Japaner und Chinesen, sodann die Bewohner der Koralleneilande und der Vulkaninseln. Seit 1903 haben sich die wagemutigen und wetterharten norwegischen Waljäger an den koreanischen Küsten neue Beuteplätze gesucht.

Durch den Fischfang erhalten viele Menschen Brot und Nahrung. Eigentliche Fischer zählen die Kulturstaaten zusammen reichlich 1/2 Million, aber in die Millionen geht die Anzahl der Leute, die weiterhin durch den Fischfang, besonders durch Konservieren, Räuchern, Einpacken und Versand der Fische und Fischereiprodukte beschäftigt werden.

Der hohe wirtschaftliche Wert der Meereserzeugnisse tritt in der neuern Volkswirtschaft immer mehr zu Tage, und die Maßnahmen werden leicht erklärlich, die jeder weitblickende Staat dem Fischereigewerbe zuteil werden läßt. Um die Sicherung der Fischgründe sind schon blutige Seekriege geführt worden. Die Neufundlandfrage ist jahrhundertelang akut gewesen und ist erst im vergangenen Jahre einigermaßen befriedigend geschlichtet worden; die Robbenfrage im Beringmeer steht immer noch offen. Für die verschiedensten Fanggebiete gibt es bereits gesetzliche Vorschriften über Fangzeit, Fangart, Fangnetz usw.

Die Kenntnis der Meere, der Meeresbewohner und ihrer Lebensweise ist neben wissenschaftlichem von hohem wirtschaftlichen Interesse. Diese beiden Interessenkreise schalten einander nicht aus, wie Krümmel mit Recht in seinem Vortrage über „Die deutschen Meere im Rahmen der internationalen Meeresforschung" hervorhebt; sie haben erfreulicherweise zu einer großen internationalen Vereinigung der atlantischen Nordstaaten zum Zwecke der Erforschung des Nordatlantischen Ozeans, insbesondere der Nord- und Ostsee, geführt, mit dem Hauptsitz in Kopenhagen, für die deutsche Abteilung in Kiel.

VI. Die Handelsstaaten und ihre Abhängigkeit vom Seeverkehr. Die Seehäfen.

Binnenhandelsstaaten haben von jeher ein beengtes Dasein gefristet. Dagegen die Handelsstaaten, die an das Meer stoßen und über das Meer hinauswachsen können, haben sich stets größerer Unabhängigkeit erfreut. Sie haben es auch stets zu größerer Blüte als die Binnenhandelsstaaten gebracht. Das spricht sich deutlich in ihrem Umsatz aus. Setzt man bei dem Gesamthandel einen Grenzwert von

1 Milliarde Mark, und bezeichnet man die Staaten mit über 1 Milliarde Mark Warenumsatz in der Ein- und Ausfuhr als Groß- oder Haupthandelsstaaten und die unter diesem Umsatzwert verbleibenden als Kleinhandelsstaaten, so gehören gegenwärtig zur ersten Gruppe: Großbritannien, Deutsches Reich, die Niederlande, Belgien, Frankreich, Spanien, Italien, Schweiz, Österreich-Ungarn, Rußland, die Union, Argentinien und außerhalb des Bereiches des Atlantischen Ozeans nur China und Japan. Unter diesen Haupthandelsländern läßt sich wiederum eine kleine Gruppe als Riesenhandelsstaaten hervorheben mit je einem jährlichen Umsatz von 10 Milliarden Mark und mehr: Großbritannien, Deutsches Reich und Vereinigte Staaten von Nordamerika. Diese drei Länder beherrschen zusammen nahezu die Hälfte des gesamten Weltumsatzes, der für das Jahr 1902 mit 86 274 Millionen Mark anzusetzen ist.

Noch deutlicher aber spricht sich die handelspolitische Bedeutung der Staaten für die Weltwirtschaft aus, wenn wir die Art der Wege untersuchen, auf denen die Waren der einzelnen Staaten ein- und ausfluten. Dabei erkennen wir, daß die Existenz der Großstaaten, mit Ausnahme von Rußland, im höchsten Grade vom Seeverkehr abhängig ist, daß sie alle auf dem Standpunkt der Seewirtschaft angelangt sind.

Großbritanniens Ein- und Ausfuhr ist infolge seiner Insellage im Außenhandel ganz, also zu 100 Prozent, auf den Seeverkehr angewiesen. Die deutsche Statistik trennt bei dem Außenhandel seit 1891 nicht mehr Land- und Seeweg. Doch machen die Untersuchungen nach der Herkunft und dem Abgang einzelner Waren und Warengruppen es sehr wahrscheinlich, daß von der Gesamteinfuhr über 65 Prozent seewärts gehen und von der Ausfuhr 55 Prozent. Wenn man in Deutschland mehr zugunsten des Landhandels rechnet, so liegt der Fehler darin, daß die Waren, die nach und durch Belgien und Holland gehen, dem Landverkehr zugeschrieben werden. Frankreich trennt Land- und Seeweg nur im Generalhandel; dieser zeigt, daß 69 Prozent der Einfuhr und 65 Prozent der Ausfuhr zur See erfolgt. In Rußland entfallen 55 Prozent der Einfuhr und 74 Prozent der Ausfuhr auf reinen Seeverkehr. Die Vereinigten Staaten ähneln in ihrem Außenhandel Großbritannien, denn 94 Prozent der Einfuhr bevorzugen den Seeweg und 91 Prozent der Ausfuhr. Die vier erst genannten Großmächte wurzeln mit ihrem Seeverkehr ganz im Atlantischen Ozean, und auch die Vereinigten Staaten, das einzige biozeanische Weltverkehrsreich unseres Erdballs, inklinieren mit ihrem Verkehr ganz und gar nach dem Atlantischen Ozean. Die „Europe fronting shore" ist der pazifischen Seite überlegen. Nach der atlantischen Seite sind vom gesamten Warenverkehr zur See der Vereinigten Staaten etwa 80 Prozent gerichtet, nach dem Golf von Mexiko 5 Prozent und nach dem Pazifischen Ozean 15 Prozent.

Wenn im Atlantischen Ozean eine Konzentration des Seeverkehrs stattfindet, so muß die Konzentration der Schiffe nach Zahl und Tonnenraum eine weitere Folge sein. Von der gesamten Welthandelsflotte, die im Jahre 1903 über 46 000 Fahrzeuge mit 24,7 Millionen Registertonnen netto verfügte, waren im Atlantischen Ozean allein 44 000 Schiffe mit 24 Millionen Registertonnen beheimatet. Unter diesen Fahrzeugen waren rund 17 000 Dampfer und 27 000 Segler.

Jeder Meeresteil, sofern er nur verkehrsgeographisch irgendwie bedeutend ist, wird sich mit einem Kranz von Handelsemporien umgeben. Das war im Altertum ebenso der Fall wie heutigestags. Leider läßt sich über den Umfang des Handelsverkehrs der einzelnen Hafenplätze in den alten Zeiten kein sicheres Bild gewinnen. Die Sicherheit in der Umfang- und Wertschätzung des Verkehrs der einzelnen Hafenorte ist erst eine Errungenschaft der Neuzeit.

Zur besseren Übersicht der Bedeutung der Seehäfen habe ich versucht, die Seehäfen des Weltverkehrs in Riesenverkehrs-, Großverkehrs-, Mittelverkehrs- und Kleinverkehrshäfen zu klassifizieren. Riesenverkehrshäfen sind solche, die eine Schiffsbewegung der ein- und auslaufenden Dampfer und Segler von über 10 Millionen Registertonnen netto aufweisen, Großverkehrshäfen sind solche mit 3 bis 10 Millionen, Mittelverkehrshäfen mit 1 bis 3 Millionen und Kleinverkehrshäfen sind Häfen, die unter 1 Million Registertonnen Schiffsbewegung haben. Letztere spielen im Weltverkehr keine ausschlaggebende Rolle.

Die Weltmeere weisen nach dem Verkehre der Jahre 1901 und 1902 ein Dutzend Riesenverkehrshäfen (nur im Auslandsverkehr gerechnet) auf, wovon neun (London, Hamburg, Antwerpen, Liverpool, Cardiff, Rotterdam, Marseille, Konstantinopel und New York) auf den Atlantischen Ozean und seine Nebenmeere und nur drei (Singapore, Schanghai und Hongkong) auf das indisch-pazifische Ozeangebiet entfallen. Die atlantischen Häfen bewältigen einen Verkehr von 147 Millionen Registertonnen, die pazifischen einen solchen von 42,3 Millionen.

Für die Jahre 1901 und 1902 kann man 45 Großverkehrshäfen zusammenstellen, von denen 30 mit einem Gesamtverkehr von 144 Millionen Registertonnen dem Atlantischen Ozean und 15 mit 66 Millionen Registertonnen den indisch-pazifischen Küsten angehören. Die atlantischen Großverkehrshäfen sind (1901): St. Petersburg, Kopenhagen, Amsterdam, Newcastle mit Shields, Southampton, Hull, Glasgow, Havre, Cherbourg, Bilbao, Barcelona, Lissabon, Funchal auf Madeira (bes. Durchgangsverkehr), Genua, Triest, Piräus, Smyrna, Sulina, Gibraltar, Malta (auch bei letzteren beiden vorzüglich Durchgangsverkehr, wenig Stapelverkehr), Boston mit Charlestown, Philadelphia, Baltimore, New Orleans, Havana, Buenos Aires, Montevideo, Rio de Janeiro, Alexandria und Kapstadt; zu den indisch-pazifischen Großverkehrshäfen gehören: Durban, Colombo, Kalkutta, Penang, Kanton, Tschinkiang, Wuhu, Kiukiang, Tschifu, Kobe, Yokohama, Nagasaki, Melbourne, Sydney und Valparaiso.

England besitzt nicht allein die meisten Riesenverkehrshäfen, sondern auch die meisten Großverkehrshäfen. Doch verlieren die Zahlen für die britischen Häfen ihre drastische Wirkung, wenn man bedenkt, daß in England der gesamte auswärtige Handel ein Seehandel ist. Im Jahre 1902 hat der Seeverkehr von St. Petersburg, Amsterdam, Kalkutta und Valparaiso nicht ganz einen Gesamtverkehr von 3 Millionen Registertonnen erreicht; dafür sind Boulogne, Neapel, Moji und Adelaide in die Reihe der Großverkehrshäfen eingerückt.

Die Anzahl der Mittelverkehrshäfen ist wesentlich größer als die der Großverkehrshäfen, doch bewältigen jene keinen größeren Verkehr als diese. Die

Häfen der atlantischen Küsten bewältigen 110 Millionen, die der indisch-pazifischen 34 Millionen Registertonnen. Verfährt man bei der Einteilung der Seehäfen rein statistisch, so rangieren z. B. Bremerhaven und Bremen nur als Mittelverkehrshäfen. Faßt man aber die untere Weser als ein Hafengebiet auf, so ähnlich wie fast die ganze untere Themse als einziger Londoner Hafen gilt, so ist das ozeanische Wesergebiet ein Großverkehrshafen ersten Ranges. Man vergleiche des weiteren die sehr dankenswerte Statistik, die jährlich der Nauticus über die bedeutenderen Welthäfen bringt.

Der gesamte Verkehr des atlantischen Gebietes steht mit seinen 400 Millionen Registertonnen, soweit es sich statistisch nachweisen läßt, weit über dem indisch-pazifischen Verkehr mit seinen 145 Millionen Registertonnen.

VII. Die wirtschaftliche Erschließung der ozeanischen Randgebiete und die damit verbundene ethnographische Nivellierung.

Wie bereits hervorgehoben wurde, werden die wichtigsten und kulturell höchstentwickelten Staaten von den Fluten des Atlantischen Ozeans bespült. Die nordatlantischen Ränder sind besser besiedelt als die südatlantischen, was neben historischen vorzüglich in tellurischen Ursachen seine Erklärung findet; denn die Küsten des Nordatlantischen Ozeans liegen einander wesentlich näher als die des Südatlantischen; dort weit ausgedehnte bedürfnisreiche Hinterländer, hier dagegen schmale und bedürfnisarme, deren Produktions- wie Konsumtionskraft erst im Erschließen ist.

Die Erschließung der ozeanischen Randgebiete und der damit verbundene Austausch von Waren führt neben dem Austausch von Kulturanschauungen und Ideen noch zum direkten oder indirekten Austausch von Bevölkerungen. Wie die alten Mittelmeerländer der Schauplatz großer Völkerwanderungen und Völkerverschiebungen waren, so hat auch der Atlantische Ozean ein anderes Aussehen des ursprünglichen ethnographischen Bildes bewirkt. Der Indische Ozean und der Große Ozean weisen, wenn wir von den doch an sich unbedeutenden Völkerverschiebungen auf den Inselwolken der Südsee absehen, nirgend einen so intensiven Völkeraustausch auf, wie der Atlantische Ozean.

Die europäische Auswanderung und Kolonisation haben dem süd- und nordamerikanischen Kontinent ein europäisches Gepräge verliehen. Afrika hat europäische Völker nur in den Randgebieten, die den Tropen entrückt sind, dauernd festgehalten. Der Große Ozean ist im Osten von der europäischen Auswanderung beeinflußt worden und in der kleinen Südwestecke, in Australien mit Tasmanien und Neuseeland. Andere Aufgaben erwarten den Europäer in Ostasien.

Früher waren China und dessen Nachbarländer dem europäischen Westen ein geographisches Problem, heute sind sie mehr ein welt- und handelspolitisches Problem, wie die europäischen Kulturvölker bisher noch keines zu lösen gehabt haben. Amerika zu entdecken und zu bevölkern, Afrika zu teilen, Australien aufzuschließen, wo man es überall fast mit den niedrigststehenden Naturvölkern zu tun hatte, war eine leichte Aufgabe gegen die Erschließung Chinas, das heißt gegen die Ausbeutung Chinas durch westlichen Handel und durch westliche Industrie. Hier steht der Westeuropäer einer eigenartigen hohen Kultur gegenüber, einer Bevölkerung

von 400 Millionen Menschen, deren Daseinsdrang so gewaltig ist, daß die Besieger Chinas binnen kurzer Zeit stets von den Besiegten verzehrt und aufgesogen wurden. Wenn es nun dem Europäer nicht gelingt, den asiatischen Osten seinem Volkstum zu assimilieren, so ist es ihm doch schon teilweise gelungen, den Ostasiaten an seine Waren und zuletzt auch an europäische Bedürfnisse zu gewöhnen. Was die dem Ostasiaten angeborene völkische Zähigkeit im Verein mit europäischen Kenntnissen und Erzeugnissen vermag, beweist Japan, nur ein winziger Bruchteil jener gelben Rasse, jetzt gerade genugsam.

Dadurch, daß es Europa gelang, die Welt nautisch zu bezwingen, wurde zugleich die völkererzeugende Kraft des europäischen Erdteils geweckt. Darin steht Europa über allen anderen Kontinenten der Erde, und das dadurch geschaffene Übergewicht charakterisiert den Gang der Geschichte in den letzten 2000 Jahren. Europa tritt den anderen Kontinenten als kulturfähiges Stammland gegenüber.

Die Beherrschung der Weltmeere befähigte die europäischen Staaten, ihren Bevölkerungsüberschuß nach anderen überseeischen Gebieten abzulenken, und so kam es zur Kolonisation, Kultivation, hauptsächlich zur Europäisierung überseeischer Länder. Dadurch entstanden aber zuletzt auch neue Abarten von Menschengruppen, wie sie uns entgegentreten im Australier und Neuseeländer, im Boeren, im Yankee, im kanadischen Franzosen, im süd- und zentralamerikanischen Latiner. Im großen Ganzen bleibt jedoch das weiße Ansehen der neu entstandenen Menschenabarten bewahrt. Nur in dem weißen Ansehen der Vereinigten Staaten von Nordamerika stört ein schwarzer Fleck, das Negerelement; wohnen doch in der Union allein 9 Millionen Neger und Mulatten. Es rächen sich eben alte Sünden. Die Negersklaven bildeten im Gebiet des Atlantischen Ozeans während des 17. und 18. Jahrhunderts den begehrtesten und rentabelsten Handelsartikel für Engländer, Franzosen und Holländer. Von einem ähnlichen Handelsartikel, wie mit „lebendem Elfenbein", ist der Große Ozean verschont geblieben, wenn auch hie und da durch Kriegszüge Menschen aus der Inselwelt geraubt worden sind oder in neuerer Zeit oftmals in nicht ganz einwandfreier Weise Insulaner, „Miokesen", auf Schiffe gelockt und als Arbeitsmaterial nach tropischen Plantagen und australischen Bergwerksgebieten geschleppt worden sind.

VIII. Der Einfluß der Ozeane auf die wirtschaftliche Erziehung der Völker. Die Erziehung zur Seemacht.

Die wirtschaftsgeographische und handelspolitische Bedeutung der Weltmeere läßt sich fernerhin in dem erzieherischen Einfluß der Meere auf die Völker erkennen. Der Raum des Landes ist vielfach begrenzt, er beschränkt auch die politische Auffassung der Völker, wenn nicht gerade weite Becken und Tiefländer etwas von der Wirkung des weiten Meeres auf die politischen Expansionen der Völker übertragen. Der Meeresraum aber mit seinen endlosen Horizonten hat vorzugsweise zur Schärfung und Erweiterung des politischen und wirtschaftlichen Blickes beigetragen und einen großen Zug von Kühnheit in den politischen Charakter der Seevölker hineingetragen. Das Meer hat die Seevölker zur Staatenbildung förmlich hingedrängt, und in der Europäisierung der

Erde hat die größte Seemacht, Großbritannien, das meiste geleistet. Selbst wer den Engländern nichts nachrühmen wollte, müßte doch anerkennen, daß die Staaten bildende Kraft den Mittelpunkt der geistigen Anlagen des Engländers ausmacht. In dieser Beziehung ähnelt das moderne England dem alten Rom. Überall, wo das Inselvolk hinkam, fand es gewisse Ähnlichkeiten mit den Küsten seines Heimatlandes und nahbenachbarter Länder wieder, und so wuchs ein Gefühl der Weltbeheimatung in das englische Volk hinein.

Der Seehandel ist nicht bloß eine Quelle des Reichtums für die Völker, sondern auch eine unerschöpfliche Quelle der Kraftäußerung der Völker. Vielerlei geistige Kräfte werden durch den Handel und die damit zusammenhängende Seeherrschaft ins Spiel gesetzt. In einem fast schon vergessenen, aus der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts stammenden Buche des Anton Freiherrn v. Mylius heißt es: „Ohne Handel — heutigestags insbesondere ohne Seehandel — kann die menschliche Gesellschaft gar nicht bestehen. Durch denselben ist unsere Existenz bei weitem angenehmer und gemächlicher geworden. Der Handel bedingt das Gedeihen der übrigen Arbeiten, welche zur Begründung des physischen Wohlstandes erfordert werden, und schafft uns Reichtum und Freuden des Lebens. Die geistige Kultur ging großenteils aus der durch den Handel erzeugten Annäherung und Vereinigung der Menschen, aus den zu seinem Betriebe erforderlichen Kenntnissen und Verhältnissen, aus der Verbreitung des Wissens durch seine Kolonien, aus dem durch ihn vervollkommneten Staatsverbande, aus der durch ihn bewirkten Erweiterung und Verschönerung unseres Daseins, hervor. Der Handel verdrängt den Raub, bedingt zu seinen Geschäften eine hohe Rechtlichkeit und ruft strenge Gesetze zu deren Aufrechterhaltung hervor.“ Die Seemacht, die sich auf Grund eines weitverzweigten Seehandels entwickelt hat, ist nicht das Werk eines einzigen; viele müssen dabei mithelfen; und dadurch wird sie die beste Schule großer, viele Kräfte verbrauchender Völker. Ratzel sagt treffend: „Durch die Geschichte der Menschheit geht ein Wachsen der Vertrautheit mit dem Meere und der Unterwerfung des Meeres unter Geist und Willenskraft.“ Dieses Wachstum spricht sich kaum deutlicher aus als in der Vermehrung der Seevölker und Seemächte.

Das Meer veranlaßt wohl die Vermehrung der Seestaaten, aber selber schafft es durch seinen Raum keine neuen politischen Gebilde. Jeder selbständigere Meeresraum, auch der kleinste, entbehrt der charakteristischen Seite der Landräume, durch irgendwelche Grenzfestsetzungen in kleinere oder größere Oberhoheitsgebiete zergliedert zu werden. Kein Meeresraum kann in politische Teile zerfallen; da er eigentlich weder geschlossen noch geöffnet werden kann. Schon die alten Römer sagten: „Mare natura omnibus patet“. Völlig der Natur läuft es zuwider, wenn irgend ein Meeresbecken, selbst wenn es auf allen Seiten von ein- und derselben politischen Macht begrenzt wird, als Eigentumsmeer des betreffenden Staates betrachtet wird, wie solche Meeresteile von Perels im „Internationalen öffentlichen Seerecht der Gegenwart“ bezeichnet werden. Die Macht auf der See geht, im Grunde genommen, nirgend weiter als sie von Kanonen beherrscht wird. Wenn England auch die Weltherrschaft zur See besitzt, die durch viele Kolonien und Stützpunkte gesichert ist, wodurch ihm vor allem eine schnelle Konzentration von

Schiffen an irgendwelche Punkte der Erde ermöglicht wird, so ist es ihm doch unmöglich, irgend ein großes Ozeangebiet nach seiner ganzen Ausdehnung zu beherrschen. Dadurch wird aber auch anderen seetüchtigen Völkern die Möglichkeit gegeben, sich zur Seemacht zu entwickeln, und wo es engbegrenzte politische Verhältnisse, wie bei den Niederlanden, bei Norwegen, bei Dänemark, nicht erlauben, sieht man doch das Streben, sich durch Handel und Verkehr einige Macht zu sichern.

Die Entwicklung der heutigen Volkswirtschaft führte die Großstaaten zur See und zwang sie, Seemacht zu werden. Günstiger war die Entwicklung bei England, wenn auch dieses erst seit den Tagen der Elisabeth anfängt, Seemacht zu werden und seine Lage als Seestaat entsprechend auszunützen; denn es liegt ja inmitten der Landhalbkugel, zwischen den wirtschaftlich wertvollsten Seiten Europas und Nordamerikas und gegenüber den Ausgangspforten der wirtschaftlich wichtigsten Länder Europas. Seine isolierte Lage als Inselland ließ Großbritannien verhältnismäßig schnell zur Weltseemacht entwickeln. Das ist dieselbe Erscheinung, die wir jetzt, allerdings in weit rascherem Tempo, bei Japan wahrnehmen.

Keine Seemacht ist aber durch die Küste groß geworden. Wenn nur einige wenige Küstenstellen vorhanden sind, so hängt von ihrer mehr oder minder intensiven Ausnutzung die Machtstellung des betreffenden Staates ab. Eine Seemacht nur auf Küstenmacht beschränken, heißt, ihr einen ephemeren Charakter geben. Es sei hier an das alte Sidon, an Portugal u. a. erinnert.

Die Entwicklung der modernen Seemächte treibt immer mehr darauf hin, eine tüchtige Handels- und Kriegsflotte mit einem widerstandsfähigen Körper zu Lande zu verbinden. Hier ist und wird immer deutlicher die Achillesferse des englischen Weltreiches. Man weiß das jenseit des Kanals gar wohl und hat mit richtigem Blick erkannt, daß die Kriegsflotte stets ausreichend sein muß, um eine Blockade des eigenen Landes unter allen Umständen abwehren zu können. Würde dieser Eisenring einmal zerschlagen, so bedeutete dies eine Zertrümmerung der gesamten britischen Weltmacht. Als eine Folge der Erkenntnis dieser Wahrheit ist auch das Streben nach einem engeren Zusammenschluß von Mutterland und Kolonien anzusehen, welcher dem Gesamtreiche zur See wie zu Lande einen stärkeren Rückhalt sichern würde.

Die Seemacht gewährt den Völkern den besten Schutz ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit. Sie führt nicht allein zur Erweiterung der Handelsgebiete, sondern stärkt auch den Unternehmungsgeist und erhöht die Sicherheit des Absatzes. Das ist eine sehr wichtige Erkenntnis der Weltwirtschaft, und das rechtzeitige Verstehen dieser großen Wahrheit, dieser Wertschätzung der seewirtschaftlichen und seepolitischen Machtfaktoren, dieser Großzügigkeit der Gegenwart ist das Kennzeichen der heutigen Staats- und Handelspolitik Deutschlands. Dadurch unterscheidet sie sich so wesentlich von der Bismarckschen Periode des vergangenen Jahrhunderts, die noch nicht mit den Raumgrößen der heutigen Weltwirtschaft zu rechnen gelernt hatte; denn sie war ganz und gar in dem Monopol einer europäischen Großmachtsreihe begründet. Dieses Monopol ist aber im Niedergang begriffen, ja schon gestürzt, seitdem die Vereinigten Staaten im

Kriege mit Spanien glücklich hervorgingen, Kuba besetzten und sich eine Etappenstraße durch den Großen Ozean nach Asien hinüber gesichert haben, seitdem sich in allerjüngster Zeit eine weitere Weltmacht im fernen Asien zu entwickeln beginnt.

Eine Großmacht von heute kann nur eine Landmacht in Verbindung mit einer bedeutenden Seemacht sein. Infolgedessen scheiden aus dem europäischen Großmachtsprogramm Österreich-Ungarn und Italien aus. Den Erdball beherrschen gegenwärtig fünf Großmächte: Großbritannien, Deutschland, Rußland, Frankreich und die Vereinigten Staaten; ihnen wird sich auf alle Fälle, wie schon bemerkt, Japan als sechste Großmacht zugesellen.

IX. Die wirtschaftliche Zukunft der Ozeane und der Seekrieg.

Dadurch, daß der Seeverkehr ganz besonders die Bedürfnisse befriedigt, erleichtert er zugleich die Völkerbewegungen und beschleunigt damit den Gang der Geschichte. Der mehr und mehr sich verdichtende und verkittende Zusammenhang der einzelnen Rassen, Völker und Bevölkerungen und das Aufgehen der einzelnen politisch getrennten Wirtschaftsgebiete in eine einzige große Lebensgemeinschaft ist die großartigste Wirkung des Seeverkehrs. Sie kommt gegenwärtig auf der Erde nirgend so zum Ausdruck als in den Randgebieten des Atlantischen Ozeans. Es ist, wie ich eingangs schon hervorhob, das richtige Mittelmeer der Gegenwart und der Zukunft, von dem das alte Mittelländische Meer nur eine große Bucht ist und der Inselkranz des amerikanischen Mittelmeeres nur die vorgeschobene Küste zentralamerikanischer Festlandsgebiete, was sich ganz auffällig auch in der Rohproduktion ausspricht.

Der Große Ozean krankt an seiner eigenen Größe und der ihm von der Natur gegebenen Gestalt. Die Größe wirkte dem Völkeraustausch entgegen, die Größe ließ die anwohnenden Völker in ihrer Kultur stagnieren, die Größe legte sich lähmend auf den Gedankenflug des pazifischen Völkerkreises. Erst die europäische Ausdehnung zur See hat Leben und Bewegung in die schlafenden Massen und die erstarrende Größe gebracht. Aber nach diesen erfreulichen Anzeichen, die natürlich auf fruchtbaren Boden fallen mußten, den Großen Ozean als „Mittelmeer der Zukunft“ zu bezeichnen, ist weiter nichts als eine leichthin gesprochene Meinung, die sich nicht auf die genauere Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse unseres Erdkörpers stützt. Die von Japanern und Nordamerikanern vertretene Ansicht, daß sich der Mittelpunkt der Weltgeschichte unabänderlich dem Stillen Ozean zu bewege, ist weiter nichts als ein großer historischer Trugschluß, der jeder tellurischen Begründung bar ist. Mögen in Zukunft auch einige Schlachten der Weltgeschichte in den ostasiatischen Gewässern zum Austrag kommen, mag sich in Ostasien ein wichtiges Rohproduktions-, vielleicht dereinst auch ein Industriezentrum entwickeln, immer wird der Schwerpunkt des Lebens, Handels und Wandels unseres Erdballes im Atlantischen Ozean liegen. Und wollen wir uns doch einmal die ganz reale Frage vorlegen: Was kann uns der Große Ozean mit seinen Randländern bieten? Denn die Wirtschaftsfrage und zuletzt die Magenfrage ist noch immer die Hauptantriebfeder zu jeglicher Ausdehnung über die Erde gewesen. Überschlagen wir alles reiflich, so müssen wir zu der Erkenntnis kommen: Die gesamte pazifische

Welt kann uns im Verhältnis zur atlantischen wenig bieten. Der amerikanische Kontinent kehrt dem Großen Ozean den Rücken und die Erzeugnisse des pazifischen Amerikas haben ihre nächsten und besten Hauptabnehmer doch in den europäischen Weststaaten, die nach Vollendung des Panamakanals noch viel näher liegen; der andere pazifische Rand bietet für den Europäer wohl einen ganz günstigen Absatzmarkt seiner Waren dar, aber ein nur an wenigen Punkten besiedlungsfähiges Land; zudem produziert Ostasien Waren, die für das Leben des überfüllten Westeuropas nicht unbedingt notwendig sind. Die von der Natur dem Stillen Ozean verliehene übergroße Einheit wirkt dezentralisierend auf die menschliche Wirtschaft, dagegen die Einheit des Atlantischen Ozeans zentralisierend, und in diesen beiden eigentümlichen Tätigkeitsrichtungen liegt die wirtschaftliche Zukunft der Ozeane begründet.

Die Einheit des Atlantischen Ozeans findet ihre Fortsetzung in den den Ozean umgebenden Landmassen. Süd- und Nordamerika, Europa und Afrika dachen sich nach dem Atlantischen Ozean ab; die großen fruchtbaren Tieflandsbuchten öffnen sich ihm. Wohl gibt es noch dünn bevölkerte und schwach kultivierte atlantische Gestade, doch werden sie mit der Zeit immer höheren Wert gewinnen, mit einem Male kann nicht alles gleich gut und gleich groß werden, das liegt einmal in dem Gange kolonial-wirtschaftlicher Entwicklung begründet. Im 16. Jahrhundert waren die amerikanischen Länder den Spaniern das „weite, einsame Land“, noch 1763, als im Frieden zu Paris die kanadischen Schutzgebiete Frankreichs in den Besitz der Briten übergingen, konnte Voltaire spöttisch von „einigen Schneeflächen“ reden; noch vor 40 Jahren war Argentinien ein weites, einsames Weideland, und was ist im Verlauf von hundert Jahren alles aus jenen Ländereien geworden! Selbst die afrikanischen Ländereien werden heute in das Bereich wirtschaftlicher Interessen hineingezogen. So dürften z. B. die westafrikanischen Kolonialgebiete, deren kultureller Wert noch kein allzu hoher ist, bedeutende Baumwollenländer der Zukunft werden. Allüberall, wo wir auch hinschauen, drängen sich uns die Anzeichen und Kulturmerkmale der ausdehnungsfreudigen und ausdehnungsstarken europäischen Seemächte entgegen.

Ausdehnung bringt aber auch Reibung mit sich, und wirtschaftliche und politische Kollisionen sind die unausbleiblichen Folgen einer ausdehnungsstarken Weltpolitik. Noch immer waren die Seekriege Handelskriege. So waren schon die Kämpfe zwischen Chalcis und Eretria, Samos und Ägina, Athen und Ägina und viele andere, die hauptsächlich das Zurückdrängen der Phönizier aus dem Ägäischen Meere bezweckten, die sich späterhin um die Lösung der Carthagofrage usw. handelten, nichts anderes als Handelskriege. Aus einem mehr denn hundertjährigen Kampfe mit Franzosen und Holländern, gestützt auf eine ausgezeichnete insulare Lage, ist Großbritannien als erste Seemacht des 19. Jahrhunderts hervorgegangen. Fast ein volles Säkulum beherrschte Großbritannien das Verkehrs-, insonderheit das gesamte Frachtfuhrwesen des Atlantischen Ozeans, bis an der Wende des Jahrhunderts Deutschland und die Vereinigten Staaten von Amerika ihm hart zuzusetzen beginnen.

Während früher die Seekriege nur hie und da enger begrenzte Gebiete des

Wirtschaftslebens eines Volkes beeinflußten, so ist heute ein reiner Seekrieg ohne Lahmlegung des größten Teils des Wirtschaftslebens der kriegführenden Mächte nicht denkbar. Selbst die Handels- und Verkehrstätigkeit der neutralen Staaten wird in Mitleidenschaft gezogen, da die Kriegführenden das Recht haben, den Verkehr der neutralen Mächte mit dem feindlichen Lande zu verbieten, ja sogar das Recht, Privateigentum anzugreifen und jedes Schiff der neutralen Staaten anzuhalten und zu durchsuchen; ebenso legt sich der durch jeden Seekrieg neu geschaffene bzw. veränderte Begriff von Kriegskontrebande hemmend auf den Handelsverkehr der neutralen Mächte. Stocken Handel und Verkehr, so stockt die Arbeit im Lande, die Preise für Lebensmittel werden unerschwinglich, das Ersparte wird bald verzehrt, Not und Elend sind die bittern Folgen. So ist der Seekrieg eine Wirtschaftskrisis schwerster Art, deren verheerender Wellenschlag weit über die Grenzen der direkt beteiligten Staaten hinaus bemerkbar ist (v. Maltzahn).

Heute, da viele Kontinentalstaaten bei der Einfuhr und Ausfuhr zum größten Teile schon auf den Seeverkehr angewiesen sind und sich die Spuren des Seehandels nicht bloß am Küstensaum, sondern weit ins Land hinein verfolgen lassen, wäre es ein großes Verhängnis für das Weltwirtschaftsleben, nur von einer einzigen Macht abhängig zu sein. Die seewirtschaftliche Hegemonie Englands mußte erschüttert werden; nun strebt es als Ersatz dafür, damit es dennoch die Kontrolle auf dem Weltwasser noch weiter führe, nach einer militärischen Hegemonie zur See. Demgegenüber müssen die anderen am Seeverkehr besonders interessierten Staaten ein militärisches Gleichgewicht schaffen. Einer kriegsbereiten und tüchtigen Flotte, selbst wenn sie nicht so groß ist, daß damit alle Seeverkehrswege des Gegners unterbunden werden können, ist es in vielerlei Richtungen möglich, dem Wirtschaftsleben des Gegners Schaden zuzufügen und so den Gegner zum baldigen Frieden zu zwingen. Eine schlagfertige und genügend große Flotte zu besitzen, ist nicht bloß wünschenswert, sondern geradezu Pflicht für einen an das Meer grenzenden Staat. Ein Land, das durch seine Kriegsflotte nicht seine Handelsflotte zu schützen vermag, schlägt seinem Nationalvermögen direkt Wunden.

Militärische und wirtschaftliche Tüchtigkeit sind die sicherste Gewähr für die Erhaltung des Weltfriedens und für die Fortentwicklung einer erfolgreichen Handelspolitik. Beide große Eigenschaften sind den Engländern im 18. und 19. Jahrhundert nicht abzusprechen. Daher auch ihre riesigen Erfolge. Freilich gesellte sich dazu auch ein gut Teil Glück, denn durch den Siebenjährigen Krieg, durch die Napoleonischen Kriege und andere Wirren waren die Kontinentalmächte zu sehr mit der Regelung ihrer internen Angelegenheiten beschäftigt, als daß sie Mittel und Zeit gehabt hätten, den Seeinteressen nachdrücklichste Aufmerksamkeit zu schenken. Als aber die Kontinentalmächte mählich erstarkten und die Wirkung ihrer Wirtschaftstätigkeit über den Rahmen der politischen Grenze hinauswuchs, als die Volksdichte beträchtlich durch Entwicklung neuer Erwerbszweige und durch Erschließung neuer transozeanischer Absatzgebiete wuchs, und die gesamte Lebensführung auf Grund größeren Verdienstes und des Genusses von Erzeugnissen anderer Klimate luxuriöser wurde, da mußte jeder wirtschaftlich nur einigermaßen weiterblickende Staat

darauf denken, sich von der seewirtschaftlichen Bevormundung Großbritanniens zu befreien, die Wege der eigenen Ein- und Ausfuhr selbst zu beherrschen und so alle Fäden des eigenen Wirtschaftslebens allmählich in eigener Hand zusammenzufassen. Dieser Befreiungsprozeß geht sichtbar vorwärts. Schon sind die Kontinentalmächte wesentlich unabhängiger von England als vor dreißig, fünfzig und mehr Jahren. Mit Schmerzen sieht Großbritannien diesen Entwicklungsgang und wird ihn trotz seiner neumerkantilistischen Bestrebungen nicht hemmen können. Das ist der unerschütterliche Gang der Geschichte!



Über die Vermessung des deutschen Schutzgebietes in der Südsee.

(Mit 1 Karte und 1 Textskizze.)

Im Sommer d. Js. wird S. M. S. „Möwe" ihr Arbeitsgebiet, die Südsee, verlassen, um die Reise nach Tsingtau anzutreten und dort — 25 Jahre nach der ersten Indienststellung — außer Dienst zu stellen. Wohl kaum wird sie die Kriegsflagge wieder führen, kaum jene stillen, weltentlegenen Gewässer wieder begrüßen, die ihr Kiel so manches Jahr durchfurchte. Fast ein Jahrzehnt ist dahingegangen, so manche Besatzung hat gewechselt, die „Möwe" blieb dem Archipel getreu, sie war mit ihm verwachsen und hat sich einen guten, ja den besten Namen in der Südsee erworben. Wurde ihr Erscheinen durch die betäubenden Töne der Palawatrommel oder durch das schnell von Dorf zu Dorf sich fortpflanzende „Selo", „Selo"-Rufen der Eingeborenen schon Stunden vorher in der Blanche-Bai angezeigt, so herrschte eitel Freude, betrübt waren dagegen alle Herzen, wenn sie das liebreizende Matupi, jenes Eldorado der Südsee, wenn sie Herbertshöhe mit dem prächtigen Ausblick auf die Blanche-Bai und jenseits auf die romantischen Gebirgsketten Neu-Mecklenburgs für längere Zeit verließ, damit der Besatzung in Sydney oder Hongkong von der aufreibenden Vermessungsarbeit Erholung gewährt und das alternde Schiff wieder instandgesetzt würde.

Mit der Außerdienststellung der „Möwe" hat der erste Abschnitt der deutschen Vermessungstätigkeit in der Südsee sein Ende gefunden. Der in folgendem gemachte Versuch einer Beschreibung des von der „Möwe" im Laufe der Jahre Geleisteten muß sich deshalb auch als ein Akt historischer Pietät darstellen.

Bevor jedoch auf die Vermessungstätigkeit selbst eingegangen wird, seien einige geschichtliche und geographische Daten über den Deutschen Kolonialbesitz in der Südsee gegeben.

Geschichtliches.

Die ersten Gebietserwerbungen in der westlichen Südsee fallen in das Jahr 1885, nachdem bereits im Jahre 1880 die entsprechenden Schritte unternommen worden waren und im Jahre 1884 zur Bildung der Neu-Guinea-Kompagnie geführt hatten. Dieser Gesellschaft wurden durch Kaiserlichen Schutzbrief vom 17. Mai 1885 landeshoheitliche Rechte in dem Teil Neu-Guineas eingeräumt, der nicht unter holländischer oder englischer Oberhoheit stand.

Da die holländische Regierung den westlichen Teil der Insel Neu-Guinea bis zum 141. Grad östlicher Länge schon seit dem Jahre 1824 beanspruchte und die Engländer im Süden und Osten Erwerbungen vorgenommen hatten, kam für die Neu-Guinea-Kompagnie zunächst der nordöstliche Teil der Insel in Frage. Dieses Gebiet wurde auf Antrag der Kompagnie „Kaiser Wilhelms-Land" genannt.

In dem vorerwähnten Kaiserlichen Schutzbrief wurden der Kompagnie ferner die vor diesem Teil von Neu-Guinea liegenden Inseln sowie das um Neu-Britannien, jetzt Neu-Pommern, liegende Gebiet zugesprochen. Letztere Gruppe wurde „Bismarck-

Archipel" benannt. Endlich sollten zum Hoheitsgebiet noch alle zwischen dem Äquator und dem 8. Grad Südbreite einerseits und dem 141. bis 154. Grad Ostlänge anderseits liegenden Inseln gehören. Eine Flächenberechnung aus dem Jahre 1885 ergab folgende Größen:

Für Kaiser Wilhelms-Land 179 250 qkm, für den Bismarck-Archipel 52 177,5 qkm, für das Gesamtgebiet der Neu-Guinea-Kompagnie also 231 427,5 qkm. Zum Vergleich sei angeführt, daß der Flächeninhalt des Königreichs Preußen 348 607 qkm beträgt.

Die endgültige Grenzfestlegung erfolgte durch das deutsch-englische Abkommen vom 6. April 1886. Es wurde eine Demarkationslinie vereinbart, nach der Deutschland außer den vorher angeführten Gebietsteilen noch die zur Salomon-Gruppe gehörenden Inseln Bougainville, Choiseul und Ysabel sowie die Marshalls-Inseln zugesprochen wurden. Die Grenzpunkte, die in diesem Abkommen festgelegt wurden, sind in der Kartenanlage mit A, B, C, D, E, F und G bezeichnet. Das Gebiet nordwestlich der Verbindungslinie dieser Punkte bildete fortan die deutsche, das südöstlich liegende die englische Machtsphäre.

Die Kompagnie erhielt durch einen zweiten Schutzbrief am 16. Dezember 1886 auch die Landeshoheit über das neue Gebiet. Das deutsch-englische Abkommen hatte für die Samoa- und Freundschafts- (Tonga-) Inseln sowie für die Niué- (Savage-) Insel keine Gültigkeit, da hier außer Deutschland und England noch die Vereinigten Staaten von Nordamerika ältere Rechte geltend machten. Die Frage der Verteilung dieser Inselgruppen regelte das deutsch-englisch-amerikanische Abkommen vom 2. Dezember 1899.

Die Samoa-Inselgruppe wurde, nachdem England zuvor auf seine Rechte verzichtete, in der Weise verteilt, daß die Inseln westlich des 171. Grades Ostlänge zu Deutschland, die östlich davon liegenden fortab zu Nordamerika gehören, Großbritannien erhielt für seinen Verzicht auf Samoa von Deutschland die Inseln Choiseul und Ysabel sowie noch einige kleinere zur Salomon-Gruppe gehörende Inseln. Außerdem wurden England noch die Freundschafts-Inseln und die Savage-Insel zuerkannt.

Die seither gültige deutsch-englische Grenze verläuft vom Schnittpunkt des 8. Grades südlicher Breite mit dem 154. Grad östlicher Länge in nordöstlicher Richtung südlich der Insel Bougainville auf die Marshalls-Inseln zu, so daß jetzt außer Bougainville noch die Inseln Buka, Marqueen und Carteret zur deutschen Einflußsphäre gehören.

Nachdem mehr als zehnjährige Erfahrung gezeigt hatte, daß die Ausübung der Landeshoheit über den gesamten Besitz durch die Neu-Guinea-Kompagnie mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln und mit dem eigenen Personal nicht länger durchführbar sei, wurden die Rechte der Landeshoheit vom Reich zurückerworben. Seitdem bildet das Gebiet der Kompagnie mit dem inzwischen von Spanien angekauften Besitz (Karolinen, Marianen und Ladronen) das „Deutsche Schutzgebiet in der Südsee" unter einem Kaiserlichen Gouverneur. Sitz der Regierungsgewalt ist Herbertshöhe auf der Gazelle-Halbinsel.

Geographisches.

Als die Neu-Guinea-Kompagnie die Landeshoheit über die Besitzungen in der Südsee erhielt, stützten sich die geographischen Kenntnisse über dieses Gebiet zum größten Teil auf älteres Material. Nachdem Neu-Guinea im Jahre 1511 von den Portugiesen entdeckt und darauf noch mehrfach besucht worden war, sammelten später namentlich die Holländer und Franzosen auf ihren Reisen im Stillen Ozean wertvolles Material über dieses neue Land. Im Jahre 1616 entdeckte Cornelius Schouten, ein Holländer, die nach ihm benannten Inseln nördlich der Ramu-Mündung.

1699 besuchte der Franzose Dampier den Archipel und stellte als erster fest, daß Neu-Britannien (Neu-Pommern) nicht mit Neu-Guinea zusammenhängt (Dampier-Insel und -Straße).

Von 1767 bis 1770 besuchten die Engländer Carteret und Cook die Inseln.

Ungefähr zur selben Zeit, von 1767 bis 1769 kreuzte der französische Seefahrer de Bougainville längere Zeit im Bismarck-Archipel und an der Küste Neu-Guineas. Dieser, und etwas später 1827/28 sein Landsmann Admiral Dumont d'Urville, trugen viel zur Erweiterung der Kenntnisse über den Archipel bei. Neuere hydrographische Arbeiten und Küstenvermessungen stammen aus dem Jahre 1840 und später aus den Jahren 1879 bis 1883 von englischen Kriegsschiffen, außerdem haben sich auch russische Schiffe an der Aufnahme einiger Häfen und Küstenstrecken beteiligt.

Besonders hervorzuheben sind ihrer Reichhaltigkeit und Genauigkeit wegen die Ergebnisse der Reise S. M. S. „Gazelle" unter dem Kommando des damaligen Kapitän z. S. Freiherrn v. Schleinitz. S. M. S. „Gazelle" war das erste Schiff, das in den Gewässern des jetzigen Schutzgebietes die deutsche Kriegsflagge zeigte. In dem Werk: „Die Forschungsreisen S. M. S. „Gazelle" 1874/76", herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt, sind die verdienstvollen Abhandlungen und Beschreibungen von Land und Leuten, von der Flora und Fauna Neu-Guineas und des Bismarck-Archipels einheitlich niedergelegt worden.

Nach der Erwerbung dieses Gebietes für Deutschland haben später zahlreiche deutsche Kriegsschiffe auf ihren Reisen auch das Schutzgebiet der Südsee besucht und teilweise wertvolles Material zur Erforschung der bisher doch noch ziemlich unbekannten Gebietsteile geliefert.

Aus der großen Zahl der Forschungsreisenden seien nur einige klangvolle Namen erwähnt: Finsch, Zöller, Dahlmann und Redlich. Diese und besonders der frühere Kommandant der „Gazelle", der nachmalige erste Landeshauptmann Vizeadmiral a. D. Freiherr v. Schleinitz, haben durch Anfertigung von Skizzen und Plänen sowie durch Küstenbeschreibungen sehr viel zur Kenntnis über die Gestaltung der Küsten des erworbenen neuen Landes beigetragen.

Mit dem zunehmenden Handel und Verkehr stellte sich jedoch bald die Notwendigkeit heraus, für die Sicherheit der Schiffahrt genauere Karten des Schutzgebietes herzustellen, zumal seit 1892 der Norddeutsche Lloyd eine regelmäßige Dampferverbindung von Singapore bzw. Sydney nach dem Schutzgebiet unterhielt.

Tätigkeit S. M. S. „Möwe“.

Mit der Ausführung der Vermessungsarbeiten zur Herstellung der notwendigen Karten wurde im Jahre 1894 der auf der ostafrikanischen Station befindliche Kreuzer „Möwe“ beauftragt. Das Schiff hatte seine Vermessungsarbeiten in Ostafrika beendet und trat im Dezember 1894 die Reise zunächst nach Sydney an, um dort die für die Vermessungsarbeiten notwendigen baulichen Umänderungen vorzunehmen.

Nach beendetem Umbau setzte S. M. S. „Möwe“ die Reise fort und lief zunächst die Marshalls-Inseln an, um hier durch astronomische Beobachtungen die genaue Lage der Gruppe festzustellen. Sobald diese Arbeit erledigt war, trat das Schiff an die eigentliche Aufgabe, d. h. an die Vermessung von Neu-Guinea und des Bismarck-Archipels heran. Die Arbeit sollte damit beginnen, eine Anzahl gleichmäßig über das ganze Vermessungsgebiet verteilter Punkte astronomisch zu bestimmen. Die so gegewonnenen Punkte konnten zur vorläufigen Aufklärung über die augenfälligsten Zweifel in den Karten und als Anhalt bei allen späteren Vermessungen dienen. Zur Ausführung dieser astronomischen Bestimmungen war auf S. M. S. „Möwe“ ein Astronom der Leipziger Sternwarte eingeschifft. Die Resultate dieser Beobachtungen und Angaben über die Tätigkeit des Astronomen sind niedergelegt in dem Werk: „Astronomische Ortsbestimmungen im Deutschen Schutzgebiet der Südsee, ausgeführt im Auftrage des Reichs-Marine-Amts von Dr. Hayn, Berlin 1897.“ Es sei hier nur bemerkt, daß an 19 Punkten, die über das ganze Gebiet verteilt lagen, gute Resultate erzielt wurden und damit der Grundstein für alle späteren Vermessungen gelegt war. Neben dieser Arbeit war die Vermessung der beiden wichtigsten Häfen Matupi und Friedrich Wilhelm-Hafen in Angriff genommen worden. Für die weitere Vermessung wurde folgendes Programm aufgestellt:

1. Aufnahme der Neu-Guinea-Küste von der holländischen Grenze nach Osten bis 145° 5′ Ostlänge.
2. Vermessung der Gazelle-Halbinsel und der Blanche-Bai.
3. Vermessung des nordwestlichen Teils von Neu Mecklenburg und der Durchfahrtsstraßen zwischen dieser Insel und Neu-Hannover.
4. Küstenvermessung vom 145. Grad Ostlänge bis zum Huon-Golf.
5. Beendigung der Küstenaufnahme von Neu-Guinea bis zur englischen Grenze.

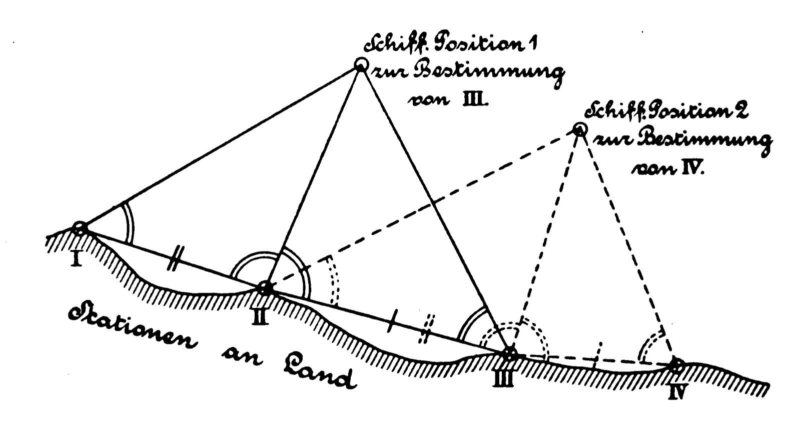
Außer diesen Arbeiten sollten magnetische Beobachtungen angestellt und Material für Küstenbeschreibungen und Segelanweisungen gesammelt werden.

Im Juni 1896 begann S. M. S. „Möwe“ mit der ersten Aufgabe des Programms. Der in der Nähe der holländischen Grenze liegende Hafen „Angriffs-Hafen“ wurde zunächst aufgenommen. Der Angriffs-Hafen, französisch l'anse de l'attaque, so benannt von dem Entdecker, dem französischen Admiral d'Urville, verdankt seinen Namen dem kampfesmutigen, kühnen Benehmen seiner Bewohner bei dem ersten Besuch des französischen Admiralschiffes zu Anfang des vorigen Jahrhunderts. Der Versuch, in den Hafen einzulaufen, mußte aufgegeben werden. Wahrscheinlich war „Möwe“ das erste Kriegsschiff, das dort ankerte und enger mit der Bevölkerung in Berührung trat. Auffallenderweise zeigten sich diesmal die kriegerischen Papuas

als friedliche, gutmütige Menschen, die nichts anderes im Sinne hatten, als auf vorteilhafte Art und Weise ihre Landesprodukte gegen glänzenden Tand und bunte Tücher einzutauschen.

Allgemeines über Küstenvermessung.

Im Angriffs-Hafen begannen, wie schon erwähnt, die eigentlichen Vermessungsarbeiten, über deren Durchführung im folgenden zunächst einiges gesagt werden soll: „Die Art, wie zu vermessen ist, richtet sich sehr nach der Geländeformation und der Beschaffenheit des Meeresbodens. Befindet man sich in gangbarem Gelände, so wird dieses zunächst erkundet. Die Erkundung soll dem Vermessenden einen allgemeinen Überblick über das Gelände gewähren und gleichzeitig der Wahl der Dreieckspunkte dienen. Diese Punkte sind möglichst gleichmäßig zu verteilen. Sie werden durch ein Dreiecksnetz in Verbindung gebracht. Es ist dann die Aufgabe der Triangulation, so viele Winkel in dem Dreiecksnetz zu messen, als erforderlich sind,



um aus einer bekannten Seite des Netzes alle anderen Seitenlängen und aus einem bekannten Azimut die Azimute aller anderen Seiten ableiten zu können. Mittels der Seitenlängen und Azimute lassen sich, von einem nach Länge und Breite bekannten Punkte ausgehend, die geographischen Koordinaten aller anderen Punkte berechnen. Die geographische Lage des Ausgangspunktes sowie das Azimut der Ausgangsseite ergeben sich durch astronomische Beobachtungen, während die Länge der ersten Dreiecksseite sich durch eine Dreiecksübertragung aus der Basis errechnen läßt. Die Länge der Basis wird direkt mit dem Bandmaß oder der Meßkette ausgemessen.

Das Dreiecksnetz bildet das Gerippe für die weitere Vermessung. Aus der Lage der neu bestimmten Punkte werden nunmehr die Positionen wichtiger navigatorischer Punkte, soweit sie nicht Netzpunkte sind, sowie von Punkten an der Küste zur Bestimmung des Küstenverlaufs abgeleitet. Die Punkte an der Küste wiederum dienen den lotenden Booten zur Ortsbestimmung.

Diese Aufnahmen würden aber noch nicht hinreichen, um dem Seemann einen genügenden Überblick über die Geländeformation und die Beschaffenheit der Küste zu geben. Darum werden zahlreiche Vertonungen angefertigt und photographische Auf-

nahmen gemacht. Diese ermöglichen es dem Kartographen in der Heimat, in das Gerippe Details zu bringen, die Karte weiter auszuarbeiten.

In unwegsamer Gegend wird man schon der Zeitersparnis wegen auf die Triangulation über Land verzichten. Entlang der Küste werden dann in möglichst gleichen Abständen eine Anzahl Dreieckspunkte verteilt. Im Gegensatz zu der ersten Methode legt man die dritten Punkte jedoch nicht in das Gelände, sondern ausschließlich auf das Wasser. Sie werden entweder von Inseln oder von dem Schiff selbst gebildet. Das Schiff als dritten Punkt zu verwenden, ist in Ermangelung von vorgelagerten Inseln für Küstenvermessungen sehr zweckmäßig und hat in der Südsee fast allgemeine Anwendung gefunden. Bedingung dabei ist nur, daß drei Stationen an Land die Richtung nach dem Schiff gleichzeitig messen, da dieses ständig seine Lage ändert und somit nur bei gleichzeitiger Messung ein und derselbe Punkt von den Stationen an Land eingeschnitten wird. Das Verfahren erläutert ohne weiteres die nebenstehende Figur, die bekannten Stücke sind doppelt, das gesuchte einfach angestrichen.

Die Beschaffenheit des Meeresbodens hat insofern einen Einfluß auf die Lotungsarbeiten, als die Lotlinien in größeren oder kleineren Abständen gelegt werden können. Unter Lotlinien versteht man Linien, die in der Karte meist senkrecht zum Küstenverlauf eingezeichnet werden. Diese Linien müssen die Boote, indem sie loten, abdampfen. Bilden den Grund Felsen bzw. Korallen, so wird man bei Küstenkarten die Lotlinien etwa auf 300 m Abstand zusammendrängen und noch einzelne Querlinien legen, während bei regelmäßig verlaufendem Sandboden die Linien ganz bedeutend auseinandergezogen werden können, zumal wenn das Schiff sich an dem Suchen nach Untiefen in der Weise beteiligt, daß es möglichst bei Seegang und mit der Sonne im Rücken das aufzunehmende Gebiet systematisch abdampft."

Arten der Vermessung mit Rücksicht auf die Verhältnisse der Küsten im Schutzgebiet.

In der Südsee sind die Verhältnisse insofern überall die gleichen, als das Land unwegsam ist, meist auch vorgelagerte Inseln fehlen, so daß das Schiff zur Triangulation herangezogen werden muß. Der Verlauf des Meeresbodens ist jedoch durchaus verschieden. Während die großen Inseln des Bismarck-Archipels steil aus der See emporsteigen, findet man an der Neu Guinea-Küste noch im Abstand von etwa 2 bis 3 Seemeilen Tiefen unter 100 m, und während sich in den Gewässern des Bismarck-Archipels zahlreiche Korallenriffe vorfinden, trifft man sie nur ganz vereinzelt, und dann fast ausschließlich in Verbindung mit Inseln im Kaiser Wilhelms-Land. — Die Arbeitsmethoden hier wie dort waren die gleichen. Zunächst wurden mit Hilfe des Schiffes ein bis zwei Punkte der Küste durch Triangulation bestimmt. Der Abstand dieser Punkte schwankte zwischen 10 und 20 km. An die Triangulation schloß sich der Polygonzug, der der Bestimmung des Küstenverlaufs und der Lotzeichen diente Ein hartes Stück Arbeit, auf dem glühenden Sandstrand unter der sengenden Tropensonne 10 bis 20 km zurückzulegen. Doch der Weg war es nicht, der die Kräfte so sehr beanspruchte, sondern die Arbeit dabei. Etwa alle 300 m mußte der kleine Theodolith aufgebaut werden, um den Winkel im Zug zwischen dem Punkte rückwärts und vorwärts zu messen. Die Entfernungen selbst von Punkt zu Punkt wurden mit

dem 20 m langen Stahlbandmaß ausgemessen, das zuweilen an einem Tage 500 mal und mehr zur Auflage kam. An Bord zurückgekommen, hieß es, diesen Zug noch zu errechnen; eine langwierige Arbeit, die Stunden in Anspruch nahm und auf Dezimeter durchgeführt wurde. Und was war oft das Resultat der Arbeit? Nach wenigen Monden hatte der Nordwestmonsum die Zeichen alle weggespült, er hatte die Küstenlinie verändert und nur das schöne, doch schmerzliche Bewußtsein der Besatzung nicht rauben können, daß es einst so war, wie die Karte es aufwies.

Einzelheiten.

Doch nun zum Loten, zur Ermittelung der Meerestiefe, die z. B. an der Neu-Guinea-Küste auf großen Strecken in unveränderlicher Gleichmäßigkeit etwa 250 m vom Strand 6 m, 700 m vom Strand 10 m und 2000 m von der Küste noch 20 m betrugen. Früh 6 Uhr setzten die Boote vom Schiff ab, das auf etwa 20 m geankert hatte, sanft oder zumeist unsanft geschaukelt von der heranrollenden Ozeanwoge, die auf diesen geringen Tiefen anschwillt und sich zur Grundsee ausbildet. Die Arbeitskarte wies 8 lange Lotlinien auf; senkrecht zur Küste waren sie im Abstande von 300 m eingezeichnet. Es mußte gelotet werden bis sich Tiefen über 100 m ergaben, d. h. etwa bis auf einen Abstand von 2 bis 3 Seemeilen von der Küste. Insgesamt waren also 16 Seemeilen und mehr auszuloten. Von der Grenze der Brandung ab bis zur 20 m Grenze war das Lot fortgesetzt in Tätigkeit, die Winkel zur Positionsbestimmung wurden in Abständen von Minute zu Minute gemessen, dann vergrößerten sich die Abstände für die Tiefenbestimmungen und Winkelmessungen auf 300 m. Es war für die Winkelmesser eine aufreibende Arbeit, den Quintanten von früh bis abends unter der blendenden Tropensonne am Auge zu halten und dabei täglich etwa 500 Winkel zu messen; schwer war es, in Tiefen über 40 m das Lot unausgesetzt fallen zu lassen und namentlich wieder aufzuholen. Doch unermüdlich widmete sich das Personal der Arbeit, galt es doch, das Pensum zu erledigen, galt es doch dem Wettstreit mit dem andern Dampfboot, das sich auch an den langen Linien abmühte. Und was war das Resultat der Arbeit, an der sich 20 Menschen von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang beteiligten? Etwa 3 Seemeilen in Richtung der Küste waren abgelotet! Welch einen geringen Bruchteil der noch insgesamt abzulotenden Küstenstrecke stellten sie dar?! Ja, unermüdlich war das Personal, unermüdlich, weil es das Tagewerk nur als solches betrachtete und keinen Vergleich anstellte zwischen der geleisteten und der noch zu leistenden Arbeit. Und wie stand es mit dem Vorgesetzten, der etwas weiter blickte? Ihm war der Dienst eine Freude, eine Freude, weil er sah, wie aufopfernd sich seine Leute der Sache widmeten, mit welcher Lust und Liebe sie beim Dienst waren. Da galt es nicht, anzuspornen, nein, zurückzuhalten, zurückzuhalten, weil die Leute sich zuviel zumuten wollten.

Ebenso wie in den Booten, so wurde auch an Land von früh bis zum Eintritt der Dämmerung gearbeitet. Zunächst galt es, mit dem schwer bepackten Boot durch die Brandung zu gehen, d. h. mehr oder weniger ein Wellenbad zu nehmen, denn kaum jemals kam man trockenen Fußes an Land. Dann ging es an den geschilderten Polygonzug. Nun, die Kleider trocknete ja die Sonne, die Sonne, der man tagsüber nicht mehr entrinnen konnte, und die am liebsten gesehen wurde, wenn sie im

Horizont untertauchend ihren heißen Abschiedsgruß spendete. Das Mittagsmahl wurde am Strande eingenommen. Hammelfleisch mit Kohl oder eine andere fade Konserve war die Nahrung, die dem ermüdeten Geodäten neue Lebensgeister zuführen sollte; doch mit frischem Mut ging's wieder an die Arbeit, bis das Boot bepackt wurde und die See mit kühlem Empfang brandend darüber hinwegschlug. Wohl niemand, der auf einem Vermessungsschiff gewesen ist, kann über Mangel an seemännischer Ausbildung klagen. Das Schiff auf einer unsichern Reede, das Personal von früh bis abends in den Booten, jedoch nicht nur um getragen von einer milden Brise über die neckischen Wellen hinwegzutänzeln, sondern, um im Kampf mit den Elementen zur Lösung einer Kulturaufgabe beizutragen, das erzieht Männer, Seemänner!

Wie schon erwähnt, begannen die Arbeiten im Angriffs-Hafen und wurden zunächst nach Westen hin bis zur holländischen Grenze und dann östlich bis zum Neumayerfluß ausgedehnt. Der schlechten Witterungsverhältnisse wegen konnten nach dem Besatzungswechsel im Februar 1897 die Arbeiten dort nicht fortgesetzt werden. Es wurde daher an die Vermessung des Berlin-Hafens gegangen, der sich bedeutende Schwierigkeiten in den Weg stellten. An der Küste war das Landen mit Schiffsbooten stellenweise unmöglich, so daß die Eingeborenen mit ihren Kanoes mit zu Hilfe herangezogen wurden. Nachdem die Kanoes aber einige Male umgeschlagen waren, weigerten sich die seegewohnten Leute, weitere Dienste zu leisten, weil sie Angst vor den Haien hatten, die sich dort zeigten. Ein weiteres Hemmnis für die Vermessungstätigkeit lag in der durch unbewußte Verletzung der religiösen Anschauungen verursachten feindseligen Haltung der Bevölkerung, die es auf der Insel Aly zu einem offenen Überfall auf eine Vermessungsabteilung kommen ließ. Dieser Überfall war eine Folge der zur Schaffung von Sichten bei der Triangulation vorgenommenen Abholzungen. Bei den Südseekanaken gelten gewisse Bäume und Anpflanzungen als heilig und unantastbar, sie sind, wie die Eingeborenen sagen „Tabu“. In Unkenntnis dieser Anschauungen aber waren einige Bäume umgehauen. Die Eingeborenen, entrüstet und aufgebracht über diesen Frevel, über die Verletzung ihrer für heilig und unantastbar gehaltenen Güter, wollten die Tat rächen und überfielen eine arbeitende Gruppe an Land. Verluste waren nicht zu beklagen, doch kamen zahlreiche Verwundungen vor. — Die besonders großen körperlichen Anstrengungen, die die Vermessung an diesem Teil der Küste mit sich brachte, im Verein mit dem Mangel an Abwechselung in der Beköstigung, verschlechterten den Gesundheitszustand der Besatzung so sehr, daß in einzelnen Monaten 30 bis 40 Kranke an Bord waren. Da außerdem das Personal nur eine geringe Vorbildung im Vermessungsdienst hatte, so konnte die tägliche Arbeitsleistung nur verhältnismäßig gering sein, wodurch sich die Vermessung des Berlin-Hafens bis zum Juli 1897 hinzog. Darauf ging die „Möwe“ nach der Gegend des Neumayerflusses, um die dort s. Zt. unterbrochene Arbeit fortzusetzen. Doch es ergaben sich neue Schwierigkeiten. Die Festlegungen der Anschlußpunkte der vorigen Vermessungsperiode waren nicht mehr vorhanden. Die gewaltige Brandung des Nordwestmonsuns hatte alles zerstört und den Strand mit zahlreichen Baumstämmen besät. Die Arbeit mußte vom Angriffs-Hafen an wiederholt werden, um den notwendigen Anschluß zu gewinnen. Aber wiederum gebot nach kurzer Tätigkeit der schlechte Gesundheitszustand der Be-

satzung, die Vermessung abzubrechen. S. M. S. „Möwe" ging nach der gesunderen Blanche-Bai, um mit der Aufnahme dieses Teils des Schutzgebietes zu beginnen.

Die Triangulation dort schloß sich an die Aufnahme des Hafens von Matupi aus dem Jahre 1896 an. Es konnte hier ununterbrochen gearbeitet werden, im Oktober 1897 war die Blanche Bai bis Kap Gazelle neu vermessen. Daraufhin verließ das Schiff das Schutzgebiet und begab sich zum Besatzungswechsel und zur Vornahme von Reparaturen nach Hongkong. Nach Rückkehr ins Vermessungsgebiet wurde zunächst die Vermessung der Langemak-Bucht vorgenommen. Ohne besondere Schwierigkeiten ließ sich diese Arbeit in einem Monat bewerkstelligen. Allerdings wurde zu Anfang die eben ausgemessene Basis durch einen mehrtägigen Regen vollständig zerstört; ein weiterer Beweis, mit welchen Schwierigkeiten man manchmal zu rechnen hatte. Nach Beendigung der Aufnahme der Langemak-Bucht im Juni 1898 konnten die Vermessungen an der Nordostküste Neu-Guineas fortgesetzt werden.

Bei der in dieser Jahreszeit herrschenden günstigen Witterung — Südostpassat — schritt die Vermessung gut vorwärts, bis Anfang September war die Küstenaufnahme bis 142° 20′ Ostlänge fertiggestellt. Dann wurden die Arbeiten abgebrochen und „Möwe" trat, nachdem sie sich in Matupi ausgerüstet hatte, Anfang November wiederum zum Besatzungswechsel und zur Ausführung von Reparaturen die Reise nach Hongkong an.

In der Reihenfolge des alten Vermessungsplanes traten zweckmäßige Änderungen ein. Es sollte, abweichend von dem früher aufgestellten Programm, von jetzt an der Schwerpunkt der Vermessung ganz in den Bismarck-Archipel verlegt werden, da hier im Gegensatz zur Neu-Guinea-Küste reger Schiffsverkehr herrschte, die Küstenstriche mehr bewohnt waren und Handelsniederlassungen gegründet wurden. Die hauptsächlichsten Häfen und Ansiedelungen an der Küste Neuguineas, die für die Schiffahrt in Betracht kamen, waren vermessen, und für die Navigierung längs der Küste reichte das vorhandene Material vollständig aus.

Nachdem Anfang April 1899 die „Möwe" in das Vermessungsgebiet zurückgekehrt war, nahm das Kommando daher die Vermessungen im Archipel auf. Zeitweise wurden diese Arbeiten unterbrochen durch Erledigung von Requisitionen seitens des deutschen Gouverneurs zur Bestrafung der Eingeborenen wegen begangener Greueltaten und schließlich auch, um noch eine kurze Triangulation in dem früher vermessenen Gebiet zwischen Berlin-Hafen und Angriffs-Hafen an der Neu-Guineaküste auszuführen.

Die Vermessung im Archipel dehnte sich zunächst auf den östlichen Teil der Gazelle-Halbinsel und auf die Neu-Lauenburggruppe aus. Dann wurden die Arbeiten des mangelhaften Gesundheitszustandes der Besatzung wegen im August 1899 wiederum eingestellt. „Möwe" trat die Reise nach Sydney an, wo umfangreiche Reparaturen an Schiff und Maschine vorzunehmen waren. Dort wurde auch die Hälfte der Besatzung abgelöst. Der Aufenthalt in diesem Hafen dehnte sich bis in den Dezember desselben Jahres aus, so daß nach Eintreffen im Archipel erst im Januar 1900 die Arbeiten wieder aufgenommen werden konnten. Ende April war die Vermessung der Neu-Lauenburggruppe, die sich teils recht schwierig gestaltete, beendet. Darauf wurde die Vermessung der Gazelle-Halbinsel von Kap Steffens an weiter fortgeführt. Bis zum August waren die Arbeiten bis Massikonapuka, einer Insel

bei der Niederlassung Massawa, zum Abschluß gebracht. Den Fortgang der Arbeiten störte dann eine Requisition für eine Strafexpedition nach den Admiralitätsinseln. Infolge der schlechten Ernährungsverhältnisse und der anstrengenden körperlichen Arbeiten in diesem für Europäer sehr ungünstigen Klima hatte sich abermals der Gesundheitszustand der Besatzung derart verschlechtert, daß die abgebrochenen Vermessungsarbeiten nicht fortgesetzt werden konnten. Deshalb ging das Schiff zur Erholung und zum Besatzungswechsel nach Sydney und nahm die Arbeit im Juli 1901 wieder auf. Diese wurde mit einigen Unterbrechungen programmäßig um etwa 35 Seemeilen nach Westen fortgeführt. Der im November heftig einsetzende Nordwestmonsun machte einem weiteren Aufenthalt an diesem Teil der Küste ein Ende. Anfang Dezember 1901 trat abermals die Notwendigkeit eines Besatzungswechsels ein und wieder wurde das dem Schiff vertraut gewordene Sydney zu diesem Zweck aufgesucht. Die Erholungsperiode konnte dieses Mal abgekürzt und die Vermessungstätigkeit früher als sonst wieder aufgenommen werden. Damit war allerdings der Nachteil verknüpft, daß wegen des an der Nordküste Neu-Pommerns noch herrschenden Nordwestmonsuns die Arbeiten dort nicht fortgesetzt werden konnten. Es mußte deshalb zunächst zur Vermessung der gleichfalls für die Aufnahme vorgesehenen Ostküste Neu-Pommerns übergegangen werden. Trotz widriger Umstände wurde die Arbeit auch zu Anfang lohnend durchgeführt. Es gelang, über den St. Georgs-Kanal mit Hilfe hoher Baken die Insel Neu-Mecklenburg an das Triangulationsnetz der Blanche-Bai anzuschließen. Doch die Lebensbedingungen, unter denen die Vermessungsgruppen hier zu arbeiten hatten, waren so ungünstig, daß der Gesundheitszustand sehr litt und sich bald derart verschlechterte, daß auch in Hinsicht auf die durch hohe Dünnung sehr schwierig und gefährlich gemachten Landungsverhältnisse die Vermessung abgebrochen werden mußte und dafür an der Westküste der Gazelle-Halbinsel wieder aufgenommen wurde. Ohne nennenswerte Schwierigkeiten ging hier die Vermessung rasch vonstatten. Anfang September war die Hixon-Bai erreicht. Der ungünstigen Witterungsverhältnisse wegen wurde die Arbeit hier eingestellt und die Vermessung des Nusa-Fahrwassers, der Nordwestküste von Neu-Mecklenburg, begonnen. Diese Arbeit schritt gut vorwärts, so daß das ganze Nusa-Fahrwasser bis zur Steffen-Straße aufgenommen wurde. Nach Rückkehr von der alljährlichen Erholungsreise nach Sydney 1903 galt es zunächst, die Arbeiten an der Ostküste Neu-Pommerns, im St. George-Kanal, wieder aufzunehmen. Bald jedoch zwang der wieder heftig auftretende Südostpassat zum vorzeitigen Abbruch der Arbeiten, so daß es wie im Vorjahre nötig wurde, die Vermessung nach der Westküste der Gazelle-Halbinsel zu verlegen, wo südlich der Erwartungsstraße die Vermessung zu einem vorläufigen Abschluß gelangte.

Bis zum Juni 1904 mußten nun die Vermessungsarbeiten unterbrochen werden, da wieder größere Reparaturen nötig geworden waren und infolgedessen ein längerer Aufenthalt in Hongkong nicht zu vermeiden war. Bei Wiederaufnahme der Tätigkeit wurde die Vermessung im St. Georgs-Kanal an der Westküste Neu-Mecklenburgs in Angriff genommen und im Dezember 1904 bis zum Kap Bougainville fortgeführt und dort beendet. Bis zum März d. Js. sind die Arbeiten der Ostküste der Gazelle-Halbinsel von Holawat bis zur Henry Reid Bai erledigt

worden, so daß der erste Teil des Programms, die Vermessung der Gewässer um die Gazelle-Halbinsel und des St. Georgs-Kanals, als erledigt betrachtet werden kann.

Die bisherigen Aufnahmen sind ebenfalls in der Kartenanlage eingetragen worden.

Voraussichtliche Fertigstellung der Vermessung des ganzen Gebietes.

Wenn damit auch eine umfangreiche und schwierige Arbeit ihren Abschluß gefunden hatte, so muß doch die Summe des Erreichten im Vergleich zu dem, was in dem ausgedehnten Südseebesitz noch für die Vermessung zu tun bleibt, verschwindend klein erscheinen; denn insgesamt wurden bisher rund 1000 km Küstenstrecke ausgemessen. Da die Gesamtausdehnung der noch aufzunehmenden Küstenstrecke ziemlich das Siebenfache beträgt, wird die Arbeit bei gleichem Fortgang wie bisher also erst in etwa 70 Jahren beendet sein. In Anbetracht der großen Wichtigkeit einer baldigen Herausgabe von Seekarten von dem erworbenen Kolonialbesitz muß das als ein zu langer Zeitraum bezeichnet werden. Für eine baldige Fertigstellung der Karten sprechen nicht nur militärische Gesichtspunkte, sondern nicht zum wenigsten auch die Rücksicht auf die Schiffahrt. Denn es kann als Regel gelten, daß größere Dampfer Häfen, die nicht vermessen sind, überhaupt nicht anlaufen.

Erst nachdem die Karten herausgegeben sind, kann sich der Handel entwickeln, kann die Kolonie aufblühen. In dieser Erkenntnis werden die zahlreichen Gesuche auf Vermessung der verschiedensten Gebiete von den Kaufleuten in unserer Kolonie der Marineverwaltung überreicht.

Also auch im Interesse der Entwicklung unserer Kolonie liegt die beschleunigte Herausgabe der Karten. Ein Zusammenwirken der Kolonial- und Marineverwaltung dürfte deshalb als sehr naheliegend bezeichnet werden. Trägt die Marine allein alle Arbeit und Kosten, so kann sie sich, mit Rücksicht auf die geringen für Nebenaufgaben zur Verfügung stehenden Geldmittel und von der Überzeugung geleitet, daß die Fertigstellung der Arbeiten unbedingt beschleunigt werden muß, nur auf das Notwendigste beschränken. Sie kann also nur der Schiffahrt die Wege ebnen, muß aber jede Rücksicht auf die Detailvermessung und auf die Landkartographie fallen lassen. Wenn deshalb in früheren Jahren die Methoden mehr darauf zugeschnitten waren, der Detailvermessung Unterlagen zu geben, und auch Wünschen, die nichts mit der Herstellung einer notwendigen Seekarte zu tun hatten, Rechnung getragen wurde, so wird jetzt, da die Marineverwaltung auch weiterhin auf sich selbst angewiesen bleibt, nach folgenden Grundsätzen gearbeitet:

Zweck der Vermessungsarbeiten.

In erster Linie sollen die Vermessungen der Kaiserlichen Marine militärischen Zwecken, weiterhin Interessen der allgemeinen Schiffahrt dienen. Sehr häufig werden sich beide Aufgaben decken. Vermessungen militärischer Natur sind ohne Rücksicht auf alle anderen Ansprüche mit größtmöglicher Beschleunigung durchzuführen.

Es wird sich von Fall zu Fall ergeben, wo hydrographische Aufnahmen im militärischen Interesse auszuführen sind. Mit der strategischen Bedeutung eines Platzes gewinnt auch seine eingehende örtliche Kenntnis an Wert. Enger begrenzt und schon

früher erkennbar sind die Forderungen, die die Schiffahrt in bezug auf die Lage des Vermessungsgebietes stellen wird. Hier handelt es sich darum, die Hauptdampferstraßen sicher befahrbar zu machen. Diese verbinden die Handelsplätze, die wiederum nur da entstehen können, wo neben guten Bedingungen für den Handel geschützte Häfen die gefahrlose Verladung von Waren sichern.

Es wird also erforderlich sein, Karten von den Haupthäfen, ihrer nächsten Umgebung und ihrer Verbindungswege herzustellen.

Alle Gegenden, die von den Hauptdampferstraßen nicht berührt werden, sind zunächst gar nicht oder in besonderen Fällen nur flüchtig aufzunehmen.

Umfang der Arbeit.

Die Karten sollen, soweit es sich um die Schiffahrt und nicht um besondere militärische Anforderungen handelt, nur Angaben enthalten, die der Schiffsführer braucht, um sein Schiff sicher von einem Hafen in den anderen zu bringen. Detailaufnahmen, die den Wert der Karte für die Schiffahrt nicht erhöhen, sind grundsätzlich von der Hand zu weisen.

Arbeitsmethoden.

Um schnell zum Ziele zu kommen und dabei doch voll und ganz die Aufgabe zu lösen, brauchbare, gute Seekarten herzustellen, müssen bei der Vermessung die denkbar einfachsten Methoden zur Anwendung kommen. Jeder übertriebene Genauigkeitsgrad ist, weil mit Zeitverlust verknüpft, durchaus zu verwerfen. Die Vermessungsarbeiten selbst müssen sich nach jeder Richtung hin der Wichtigkeit des zu vermessenden Gebietes anpassen. Man wird zu unterscheiden haben zwischen eingehenden Aufnahmen, auf denen ein Hafenplan aufgebaut wird, zwischen Aufnahmen zur Anfertigung von Küstenkarten und endlich zwischen flüchtigen Aufnahmen, die ein Gebiet von geringerer Wichtigkeit wiederzugeben haben.

Durchführung der Arbeiten.

Wie diese Arbeiten durchzuführen sind, ist nicht schwer zu finden. Das Beispiel haben uns die Engländer gegeben. Einzig dastehend sind ihre Verdienste um das Seekartenwerk. Während es im 16. Jahrhundert nur einzelne Karten gab, die roh die Küstenlinien verzeichneten oder keinerlei Tiefenangaben enthielten, verdanken wir den Engländern Cook, Vancouver, Hard und anderen schon wesentliche Fortschritte in dieser Richtung. In erster Linie hat sich jedoch Admiral Sir Francis Beaufort um das Seekartenwerk verdient gemacht. Im Jahre 1820 zum Hydrographer ernannt, trat er mit hoher Begeisterung an seine umfangreiche Aufgabe heran. Er brachte zuerst ein einheitliches System in das Vermessungswesen, das ihm seine Organisation verdankt. Die ersten gründlichen Aufnahmen wurden gemacht, die Gewässer nach Riffen abgesucht, alles sorgfältig in den Karten verzeichnet, so daß für die Schiffe derzeitigen Tiefgangs die vermessenen Gebiete als sicher bezeichnet werden konnten. In jener Zeit legten die Brit. Adm. Karten den Grund zu ihrem Weltruf, den sie heute bei allen seefahrenden Nationen genießen. Systematische Tiefenermittlungen durch Abfahren von Lotleinen konnten jedoch erst mit der Einführung des Dampfes zur Fortbewegung der Schiffe ausgeführt werden und sind daher neueren

Datums. Das Verdienst um diese Weiterentwicklung, um den inneren Ausbau des englischen Vermessungswesens gebührt neben den Admiralen **Washington**, **Richards** und **Sir Frederik Evans**, dem jetzigen hochverdienten Hydrographen Admiral **Sir William Wharton**, dessen Lehrbuch „Hydrographical Surveying" als klassisch bezeichnet werden kann. Erfahrung von Jahrhunderten hat als Grundlage für dieses ausgezeichnete Werk gedient, dessen Lehren daher nunmehr auch vorbildlich für unsere Seevermessung geworden sind.

Abschluß der Arbeiten.

Da nunmehr in Zukunft bei den Vermessungen durch zwei Spezialschiffe nach abgekürztem Verfahren gearbeitet werden wird, und fernerhin mit einer Vereinfachung der Arbeitsmethoden durch ausgiebige Ausnutzung der Stereophotogrammetrie zu rechnen ist, so steht zu erwarten, daß das Südseegebiet in etwa 15 Jahren so ausgemessen sein wird, daß die Großschiffahrt gefahrlos betrieben werden kann. Dabei muß die Rücksicht auf kleine Segler, die sich von den Verkehrsstraßen entfernend abgelegene riffige Gebiete aufsuchen, außer acht bleiben. Für sie und die Sicherheit dieser Schiffahrt zu sorgen, dürfte Sache der Kolonialverwaltung sein, auch stehen die Unkosten für solche Detailvermessung durchaus in keinem Verhältnis zu dem zu erreichenden Ziel, umsomehr als diese Fahrzeuge sehr häufig überhaupt nicht mit Seekarten ausgerüstet sind.

Doch nicht nur infolge Vereinfachung der Methoden kann mit einer beschleunigten Fertigstellung der Südseevermessung gerechnet werden.

Die alte „Möwe", die von Anfang an nur ein aus Sparsamkeitsgründen veranlaßter Notbehelf war, weicht und mit ihr ein Schiff, dem unverhältnismäßig viel Zeit für Reparaturen geopfert werden mußte und das sehr viel Personal zu Instandsetzungsarbeiten beanspruchte. Schon darum eignete es sich durchaus nicht für Vermessungszwecke. Aber auch die Größe und unzweckmäßige Einrichtung — das Schiff war als Kreuzer, nicht als Vermessungsschiff gebaut — wirkte hemmend.

Neubauten.

Es muß daher im Interesse der Vermessung freudig begrüßt werden, daß sich zur Zeit auf der Weserwerft in Bremen ein neues Vermessungsschiff im Bau befindet, während die Mittel für ein zweites Schiff durch die gesetzgebenden Körperschaften bereits bewilligt sind. Für die Konstruktion der Pläne war der Gesichtspunkt maßgebend, tüchtige Seeschiffe mit guten luftigen Wohn- und Arbeitsräumen zu schaffen. Das Konstruktionsdeplacement der Schiffe wird danach 650 Tonnen betragen, ihre Länge 49 m, die Breite 9,8 m und der größte Tiefgang 2,8 m sein.

Die Schiffe erhalten Maschinen nach dem für Handelsschiffe gebräuchlichen Muster und werden eine Dauergeschwindigkeit von 9,5 Knoten erreichen. Der Besatzungsetat setzt sich zusammen aus dem Kommandanten, drei weiteren Seeoffizieren, dem Schiffsarzt, dem Zahlmeister, vier Deckoffizieren, 16 Unteroffizieren und 52 Mannschaften. Als Beiboote sind Petroleummotorboote nach dem modifizierten Tetraedersystem vorgesehen worden. Gerade diese Bootsform eignet sich ganz besonders für Vermessungsbeiboote, da sie den Besatzungen, die sich oft tagelang in den Booten auf-

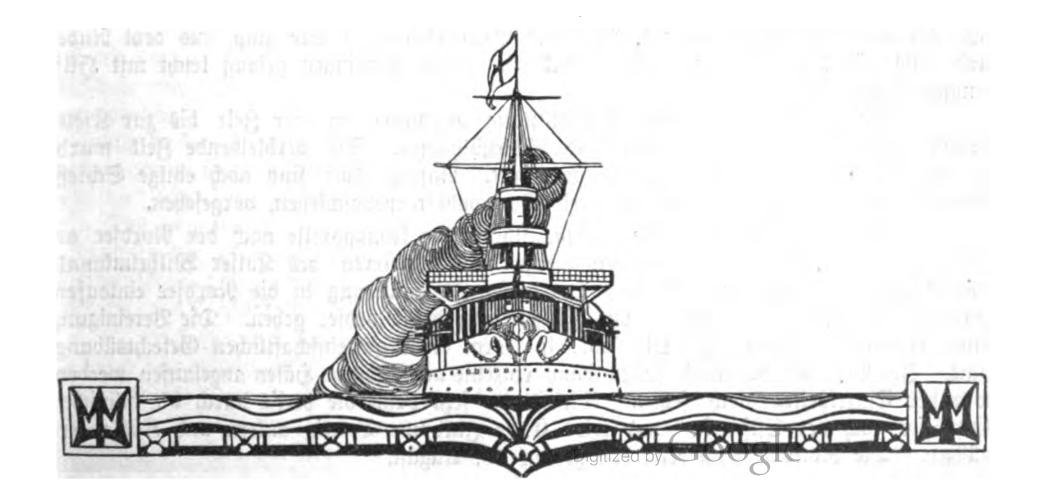


halten müssen, brauchbare Unterkunftsräume bietet und dem Boot eine größere Geschwindigkeit, als es mit denselben Pferdestärken bei den alten Bootsformen möglich war, verleiht. An der Seetüchtigkeit dieser Boote kann, wie neuere Versuche ergeben haben, nicht mehr gezweifelt werden. Das neue Schiff hat fast 350 Tonnen weniger Deplacement und einen um 0,5 m geringeren Tiefgang als die „Möwe". Dies kann jedoch nur als ein Vorzug betrachtet werden, da es dadurch befähigt wird, sich selbst an den Lotungsarbeiten zu beteiligen. Bei „Möwe" war dies nur in sehr beschränkter Weise möglich. Diese diente in der Hauptsache als Depot.

Schluß.

Erfreulicherweise wird sich Deutschland nach Fertigstellung jener beiden Vermessungsschiffe erfolgreicher als bisher bei der Vermessung in den Kolonien betätigen können. Damit wird es einer ihm als Seefahrt treibenden Nation zustehenden Pflicht, die sich auf die Erfüllung einer Kulturaufgabe bezieht, nachkommen. Alles, was mit Seevermessungen zu tun hat, fällt in den Wirkungskreis der Marinen und ist ohne gelegentliche Opfer von militärischen Interessen nicht davon zu trennen. Freilich wird bei einer in der Entwicklung stehenden Marine mit allen Kräften auf das eine Ziel, den Ausbau der Flotte, hingearbeitet werden müssen, trotzdem aber können wichtige Nebenaufgaben, wie es eben die Vermessung ist, nicht unberücksichtigt bleiben.

— dt.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Der deutsche Kronprinz ist am 6. Juni durch Seine Majestät den Kaiser à la suite des I. Seebataillons gestellt worden.

— Organisation. Nach den Indiensthaltungsbestimmungen für den Winter 1905/06 wird sich die aktive Schlachtflotte vom Winter 1905 ab aus 16 Linienschiffen, 8 Kreuzern, den Tendern „Blitz" und „Pfeil" sowie 2 Depeschenbooten zusammensetzen. Es treten an Linienschiffen im Herbst 1905 hinzu: „Preußen" und „Hessen". Mitte Dezember soll „Kurfürst Friedrich Wilhelm" in Dienst stellen.

„Preußen" wird Flaggschiff des Chefs des II. Geschwaders. „Kaiser Friedrich III." wird Flaggschiff des zweiten Admirals des I. Geschwaders.

An Stelle des großen Kreuzers „Prinz Heinrich" soll „Yorck" nach Beendigung seiner Probefahrten, die von Oktober ab auf drei Monate zu veranschlagen sind, als Flaggschiff des Befehlshabers der Aufklärungsschiffe in den Kreuzerverband der Schlachtflotte eintreten.

An der Zusammensetzung des Kreuzerverbandes wird im übrigen nichts geändert.

Dem Chef des I. Geschwaders und dem Befehlshaber der Aufklärungsschiffe soll je ein zweiter Admiral neu zugeteilt werden. Die Zahl der etatsmäßigen Stellen von Flaggoffizieren steigt demnach — einschließlich des Chefs des Stabes der Schlachtflotte, der etatsmäßig ein Kontreadmiral sein soll — auf acht.

Aus den Stammkompagnien des III. Seebataillons und der Stammbatterie der Marinefeldbatterie wird, unter Aufhebung ihrer Zuteilung zum II. Seebataillon, ein Bataillon gebildet, das die Bezeichnung III. Stammseebataillon erhält.

An Stelle der Stammkompagnie der Matrosenartillerie-Abteilung Kiautschou wird, unter Aufhebung der Zuteilung zur III. Matrosenartillerie-Abteilung, zum 1. Oktober 1905 eine besondere Stammabteilung zu zwei Kompagnien formiert werden.

— Personal. Vizeadmiral v. **Arnim**, Inspekteur des Bildungswesens der Marine, ist zum Admiral ernannt worden. Die Zahl der Flaggoffiziere mit Admiralsrang steigt hiermit auf sechs.

— Aktive Schlachtflotte. Die aktive Schlachtflotte ist am 10. Juni von der Nordseeübungsreise nach Kiel zurückgekehrt. Der kleine Kreuzer „Frauenlob" lief, als der Kreuzerverband am 29. Mai aus Bremerhaven in See ging, aus dem Ruder und kam für kurze Zeit auf dem Schlick fest. Das Abbringen gelang leicht mit Hilfe einiger Schlepper.

Die Schiffe der aktiven Schlachtflotte erledigten in der Zeit bis zur Kieler Woche ausstehende Einzelübungen und Schießübungen. Die verbleibende Zeit wurde in der Hauptsache dem Bootsdienst gewidmet. Anfang Juli sind noch einige Schießübungen im Verbande, darunter auch ein Geschwadertorpedoschießen, vorgesehen.

Am 12. Juli tritt die Schlachtflotte eine Übungsreise nach der Nordsee an. Das I. und II. Geschwader werden hierzu nach Passieren des Kaiser Wilhelmkanals und Kohlenergänzung auf der Elbe aus dieser Flußmündung in die Nordsee einlaufen, während die leichten Streitkräfte um Skagen nach der Nordsee gehen. Die Vereinigung aller Flottenteile findet am 16. Juli, in Form einer gemeinschaftlichen Gefechtsübung, statt. Im Verlaufe der Reise sollen dann einzelne ausländische Häfen angelaufen werden, worüber Einzelheiten noch fehlen. Die Flotte setzt dann die Reise durch die dänischen Gewässer nach der Ostsee fort und wird Ende Juli vor Danzig ankern und Kohlen ergänzen. Die Rückkehr nach Kiel erfolgt am 10. August.

Die II. Torpedobootsflottille ist am 10. Juni aus dem Flottenverbande ausgeschieden und in den Zustand der Reserve übergeführt worden.

„Friedrich Carl“ hat am 20. Juni seine Funktion als Flaggschiff des Befehlshabers der Aufklärungsschiffe wieder übernommen.

„Ariadne“ ist, da sich die Probefahrten der „Berlin“ länger hingezogen haben als angenommen war, als Begleitschiff für die Sommerreise Seiner Majestät des Kaisers in Aussicht genommen.

Die Küstenpanzerschiffe „Ägir“ und „Frithjof“ werden am 3. Juli im Dienste der Wissenschaft eine auf vier Wochen bemessene Fahrt nach der norwegischen Küste antreten. Es handelt sich um Wetterbeobachtungen und Untersuchungen, wie sie Fürst Albert von Monaco 1904 an Bord seiner Yacht auf einer Reise nach den Azoren ausgeführt hat. Das gewonnene Ergebnis soll ergänzt und erweitert werden. „Ägir“ und „Frithjof“ werden mit Drachenballons und den neuesten technischen Vorrichtungen ausgerüstet werden. Als Stationen sind Christiania, Bergen, Gudvangen, Molde, Drontheim ausersehen. Schiffe der Flotte haben wiederholt Forschungen auf dem Gebiete der Wetterkunde unternommen. Es wurden dazu Drachenballons verwandt, die zuerst das Hafenschiff „Friedrich Carl“ und der kleine Kreuzer „Greif“ führten. Die Arbeiten gingen damals mit den funkentelegraphischen Erprobungen Hand in Hand.

— **Auslandsschiffe.** Die Schiffe des Kreuzergeschwaders „Fürst Bismarck“, „Hansa“, „Thetis“, „Seeadler“, „S 90“ und „Taku“ haben am 20. Juni in Tsingtau die Ablösungsmannschaften an Bord genommen. Der Besatzungswechsel auf „Jaguar“, „Luchs“, „Tiger“ und „Vorwärts“ fand vorher in Shanghai statt. Die Schiffe des Kreuzergeschwaders bleiben zunächst in Tsingtau.

„Hansa“ fand im Mai auf einer Übungsreise im nördlichen Teil des Stationsgebietes wiederum zwei treibende — anscheinend russische — Minen, die durch Gewehrfeuer zum Sinken gebracht wurden.

Der Chef des Kreuzergeschwaders, Vizeadmiral v. **Prittwitz und Gaffron**, wird zum Herbst 1905 durch den Kontreadmiral **Breusing** abgelöst.

„Bremen“ soll am 3. Juli St. Thomas verlassen und eine Rundreise antreten, die den Kreuzer erst Anfang Januar 1906 wieder nach St. Thomas zurückführt. Unter anderen Häfen sollen angelaufen werden La Guaira, Cartagena, Vera Cruz, Key West, Habana, Kingston (Jamaica).

Der Dampfer „Syria“ mit dem ausreisenden Ablösungstransport für „Bremen“ und „Panther“ kollidierte am 3. Juni früh in der Nähe von Dover im dichten Nebel mit dem englischen Dampfer „Blackwood“. Der Stoß war sehr leicht, er traf die „Syria“ Backbord vorn. Beide Schiffe hatten, schon vor der Kollision langsam gehend, mit den Maschinen eine Zeit lang rückwärts geschlagen. Auf der „Syria“, die anfangs unverletzt schien, wurden sofort alle gebotenen Vorsichtsmaßregeln getroffen. Der Schiffsführer brachte das Schiff in der Nähe der Molen des Hafens von Dover zu Anker, um den erlittenen Schaden genau festzustellen. Das Schiff legte sich bald darauf langsam mehr und mehr bis zu 10° über. Es ergab sich, daß die Beplattung an der Kollisionsstelle leck gesprungen war. Das eingedrungene Wasser konnte mit den Pumpen gehalten werden. Die „Syria“ lief dann in den Hafen von Dover ein und dichtete hier provisorisch das Leck. Noch an demselben Tage ging sie nach London, traf dort am 5. Juni ein und setzte nach vollendeter Reparatur am 7. Juni die Reise nach St. Thomas fort.

„Bussard“ hat die planmäßig am 18. Mai in Daressalaam beginnende Rundreise durch das ostafrikanische Schutzgebiet noch nicht antreten können. Nachdem der Kreuzer im März/April Durban, Port Elizabeth, Kapstadt, East London und Lourenço Marques besucht und überall eine sehr freundliche Aufnahme gefunden hatte, erhielt er im letztgenannten Hafen am 12. April Befehl, alsbald nach Mozambique zu gehen, um dem dort

gestrandeten deutschen Dampfer „Regina“ Hilfe zu leisten. Nach Eintreffen in Mozambique stellte sich heraus, daß der Dampfer vor dem Abschleppversuch erst gedichtet werden müsse, wozu das Eintreffen eines Pumpendampfers abgewartet werden mußte. Inzwischen ist „Bussard“ nach Daressalaam gegangen, um den Besatzungswechsel vorzunehmen. Falls seine Anwesenheit später in Mozambique noch erforderlich ist, soll der Kreuzer nach Anbordnahme der neuen Besatzung wieder dorthin gehen.

„Sperber“ ist am 21. Juni in Durban auf seiner neuen Station eingetroffen und soll nach kurzem Aufenthalt in Kapstadt nach Kamerun gehen.

„Wolf“ hat am 24. Juni Ferrol verlassen, um nach Wilhelmshaven zu gehen. Das Schiff stellt außer Dienst.

— Die Schulschiffe „Charlotte“, „Stein“, „Stosch“ treten Mitte Juli ihre planmäßige Auslandsreise an. „Stein“ geht ins östliche Mittelmeer, „Charlotte“ in den Nordatlantik und das westliche Mittelmeer, „Stosch“ nach Westindien.

— Schiffe außer Dienst und Neubauten. Das auf der Weserwerft im Bau befindliche Vermessungsschiff „A“, dessen Fertigstellung August 1905 zu erwarten ist, wird folgende Abmessungen haben: Länge 49 m, Breite 9,8 m, Tiefgang 2,8 m, Deplacement 650 cbm, Maschinenleistung 350 indizierte Pferdestärken, Geschwindigkeit 9½ Knoten, zwei dreizylindrische Dreifach-Expansionsmaschinen, zwei einfache Zylinderkessel mit je einer Feuerung. Armierung: drei 3,7 cm-Revolverkanonen. Das Schiff soll die Ausreise Anfang November antreten. Diese soll möglichst für Wissenschaft und Schiffahrt nutzbar gemacht werden. Unter anderem sollen Forschungen über den Zustand der oberen Luftschichten im Atlantischen und Indischen Ozean stattfinden. Aus diesem Grunde wird das Vermessungsschiff um das Kap der guten Hoffnung nach der Südsee gehen.

Der für das Artillerie-Schulschiff bestimmte, auf der Werft Meyer-Papenburg im Bau befindliche Tender, dessen Fertigstellung September 1905 zu erwarten ist, hat folgende Abmessungen: Länge 41 m, Breite 8,7 m, Tiefgang 3 m, Deplacement 638 t, Maschinenleistung 1100 indizierte Pferdestärken, Geschwindigkeit mit 1000 indizierten Pferdestärken 12 Knoten, eine stehende Dreifach-Expansionsmaschine, zwei zylindrische Kessel.

Armierung: Feste Armierung: zwei 10,5 cm-SK. L/40, zwei 8,8 cm-SK. L/35; Geschützaufstellungen (Pivots): zwei Pivots auf der Back für zwei 5 cm-SK. bzw. 3,7 cm-MK. oder 3,7 cm-RK.; zwei Pivots in Breitseite für zwei 5 cm-SK. bzw. 3,7 cm-MK. oder 3,7 cm-RK.; zwei Pivots auf Back für zwei 8 mm-MG.

Das Schiff läuft Anfang Juli ohne Tauffeierlichkeiten von Stapel und wird den Namen „Fuchs“ führen.

„S 127“ hat zu Probefahrten in Dienst gestellt.

„S 131“, das letzte Boot der im Bau befindlichen Serie, ist am 25. Mai in Elbing von Stapel gelaufen.

Das dem Chef der Marinestation der Ostsee als Stationsyacht überwiesene alte Torpedodivisionsboot „D I“ hat den Namen „Carmen“ erhalten. Das Fahrzeug hat im Juni in Dienst gestellt.

„Preußen“ stellt am 12. Juli in Dienst.

— Probefahrtsergebnisse. 1. „Elsaß“: Mittlere Höchstleistung an der gemessenen Meile 18,74 Seemeilen, Umdrehungen pro Minute hierbei 114,9, indizierte Pferdestärken insgesamt 16 812.

Bei der 6stündigen forcierten Fahrt wurden erzielt: Geschwindigkeit etwa 18 Seemeilen, Umdrehungen pro Minute 112,6, indizierte Pferdestärken 16 685.

Bei der 24stündigen beschleunigten Dauerfahrt wurden im Durchschnitt erreicht: Geschwindigkeit etwa 16,5 Seemeilen, indizierte Pferdestärken 11 559, Kohlenverbrauch pro indizierte Pferdestärke und Stunde 0,789 kg.

2. „Berlin“: Höchstgeschwindigkeit an der Meile 23,26 Seemeilen.

Bei der 6stündigen forcierten Dauerfahrt (Durchschnitt): Geschwindigkeit 22,6 Seemeilen, Umdrehungen pro Minute 127,6, indizierte Pferdestärken 10857.

Bei der beschleunigten Dauerfahrt (Durchschnitt): Geschwindigkeit etwa 21 Seemeilen, Umdrehungen pro Minute 115, indizierte Pferdestärken 7121, Kohlenverbrauch pro indizierte Pferdestärke und Stunde 0,80 kg.

3. „S 125“: Als Mittelwert einer 3stündigen Schnellfahrt wurden 27,75 Seemeilen ermittelt. Bei viermaligem Durchlaufen der Meile bei Neukrug wurden als mittlere Höchstgeschwindigkeit 28,92 Seemeilen erreicht. Als absolute Höchstgeschwindigkeit wurden 29 Seemeilen erreicht. Gewährleistet durch die Baufirma sind 27 Seemeilen.

Bei der 3stündigen forcierten Probefahrt am 15. Juni wurde eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 26,6 Seemeilen festgestellt. Bei einer später abgehaltenen weiteren Erprobungsfahrt ist nunmehr die Turbinenanlage unbrauchbar geworden, so daß das Boot nach Pillau eingeschleppt werden mußte. Die Versuchsfahrten sind also noch nicht abgeschlossen.

— Verschiedenes. Ende Mai tagte in Stuttgart unter Anwesenheit des Königs von Württemberg und des Prinzen Heinrich von Preußen die diesjährige Hauptversammlung des Deutschen Flottenvereins. Aus den Verhandlungen ist hervorzuheben: Die Generale Menges und Keim, die sich auf Grund eines Mißverständnisses veranlaßt gesehen hatten, ihre Ämter als Präsidialmitglieder niederzulegen, erklärten sich bereit, eine Wiederwahl anzunehmen.

Der Flottenverein nahm folgende Resolutionen an:

1. Der Deutsche Flottenverein unterstützt mit aller Kraft die seitens der verbündeten Regierungen angekündigte und zum Teil bereits im Jahre 1899 geforderte Verstärkung unserer deutschen Flotte um große Kreuzer und Torpedobootsdivisionen. Er unterstützt diese Forderungen um so nachdrücklicher, als inzwischen Deutschland von anderen Staaten hinsichtlich seiner Flottenrüstung und namentlich seiner großen Kreuzer erheblich überholt worden ist.

2. Der Deutsche Flottenverein tritt für den beschleunigten Ausbau der deutschen Flotte ein und gibt insbesondere dem Wunsche Ausdruck, daß der Ersatz der minderwertigen Schiffe, welche nach dem Flottengesetz von 1900 noch zu den Linienschiffen zählen, durch vollwertige Schlachtschiffe möglichst bald erfolge.

Dem Reichs-Marine-Amt wurden als neue Stiftung 6000 M. als „Südwestafrika-Fonds des Deutschen Flottenvereins“ überwiesen. Der Fonds soll nach und nach bis auf 35000 M. gebracht und dann durch ein eigenes Kuratorium verwaltet werden.

— Die Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff hat bei Hörup-Sonderburg auf der Insel Alsen Strandländereien erworben, um daselbst Anlagen zur Erprobung ihrer Torpedos zu errichten. Der Torpedo-Versuchsstand, welchen die Gesellschaft zur Zeit in Düsternbrook bei Kiel besitzt, reicht für die gegenwärtigen Bedürfnisse nicht mehr aus, da seit seiner Anlage die Tragweite der Torpedos auf das Fünffache gesteigert worden ist, auch bringt die lebhafte Verkehrsentwicklung im Kieler Hafen Störungen im Betriebe der Versuchsstation mit sich.

— Im April hat der erste Export von Shantung-Kohle aus Tsingtau nach Hongkong stattgefunden.

— Anfang Juni fanden praktische Versuche mit Unterwasser-Glocken-Schallsignalen auf der Weser statt. Außenweserfeuerschiff war versuchsweise mit einem Gebeapparat und der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“ mit einem Empfangssignalapparat ausgerüstet. Dieser erste praktische Versuch wurde von der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik in Bremen ausgeführt. Der Gebeapparat, der den Schall hervorbringen soll, hing auf dem Außenweserfeuerschiff seitwärts an einem besonderen Davit. Die etwa 70 bis 75 kg schwere Glocke war etwa 7 m tief

ins Wasser hinabgelassen und wurde mit Dampfdruck betrieben. Natürlich eignen sich für den Betrieb auch Hydraulik, Preßluft und Elektrizität. Die Glocke ließ periodisch die das Außenweserfeuerschiff kennzeichnenden fünf Schläge ertönen, die auch beliebig vermehrt werden können, deren heller Ton auf dem Dampfer „Kaiser Wilhelm II." schon in einer Entfernung von reichlich 7½ Seemeilen deutlich gehört werden konnte. Die Übertragung des Tones geschieht auf folgende Weise: Der Schall, der im Wasser in einer Sekunde etwa 1430 m zurücklegt, wird durch die Empfangsapparate, die tief unten im vorderen Proviantraum von „Kaiser Wilhelm II." zwischen dem Kiel und der Wasserlinie angebracht sind, aufgenommen. Die Empfangsapparate, einer am Steuerbord und einer am Backbord, sind Zylinder aus Eisenblech, die einen Durchmesser von 40 cm und eine Höhe von 45 cm haben. Der Zylinder ist nur auf der einen Seite verschlossen, und zwar ist er dort mit einer kuppelartigen Wölbung versehen. Das offene Ende des Empfängers ist, durch eine Gummipackung abgedichtet, zwischen zwei Spanten ohne weiteres an der Schiffswand befestigt. Der Empfangsapparat ist mit Seewasser gefüllt, welches ein Mikrophon, den sogen. Transmitter, umspült. Dieser Transmitter ist mit dem Ruderhaus auf der Kommandobrücke durch Telephonleitung verbunden. Der Telephonapparat auf der Kommandobrücke ist so eingerichtet, daß man entweder den Backbord- oder den Steuerbord-Empfänger einstellen kann. Dadurch kann man leicht ermitteln, von welcher Seite der Ton kommt, und danach den Kurs des Schiffes korrigieren. Um die Verwertbarkeit dieser Schallsignale auch für Schiffe der Kaiserlichen Marine zu erproben, fanden Ende Juni in Gegenwart von Vertretern des Reichs-Marine-Amtes Versuche zwischen dem Feuerschiff „Gabelsflach" und dem Tonnendampfer „Wik" statt. Auf letzterem Schiff war der Empfänger eingebaut, der auch derart eingerichtet war, daß er sowohl an Steuerbord als an Backbord eingeschaltet werden und so durch Versuche die Schallrichtung ermittelt werden konnte.

Obwohl die äußeren Umstände für den Versuch sehr günstig waren, ergab sich doch, daß das vorliegende System zur allgemeinen Einführung zur Zeit noch nicht reif genug ist und es weiterer eingehender Versuche, auch unter ungünstigeren örtlichen und Wetterverhältnissen, aber unter günstigeren Installationsverhältnissen bezüglich des Empfängerapparates, bedarf, ehe hierüber ein endgültiges Urteil gefällt werden kann. Es ist möglich, daß bei tiefergehenden Schiffen, bei tieferer Lage der Empfänger unter der Wasseroberfläche und größeren Flächen der empfangenden Schiffsseiten sich günstigere Resultate ergeben werden, insbesondere steht zu erwarten, daß das durch die Wellenbewegung am Bug verursachte störende Nebengeräusch nicht so stark in die Erscheinung treten wird, vielleicht auch eine genauere Richtungsbestimmung ermöglicht wird.

— Die neue Betonnung und Befeuerung des Kieler Hafens ist durchgeführt. Die Feuerschiffe „Bülk" und „Gabelsflach" haben ihre neuen Stationen eingenommen.

⚜

England. Der Sieg Admirals Togo über die russische Flotte in der japanischen See am 27./28. Mai, der zu den vernichtendsten und glänzendsten der Weltgeschichte gehören wird, hat in England eine ungeheure Freude hervorgerufen, nicht nur als Sieg des Verbündeten über die Nation, die man bis jetzt als den einzigen ernsthaften Gegner englischer Weltpolitik angesehen hatte, sondern auch wegen der Art, in der er erfochten wurde. Das sich in ihm offenbarende Verständnis für seetaktische Situationen können nur wirkliche Seeleute besitzen. Das höhere Führertalent, unterstützt durch ein besseres Personal, hat ihn ebenso wie den Sieg von Trafalgar errungen. Ob er der englischen Weltmachtstellung dauernde Vorteile bringen wird, wird noch nicht erörtert, die augenblicklichen, wenn auch wahrscheinlich nur vorübergehenden Vorteile lassen solche Erörterungen nicht aufkommen. Die Vorherrschaft in Ostasien wird aus englischen in

japanische Hände übergehen. Gegen gewisse Garantien und Konzessionen scheint England zu einer Abtretung auch geneigt zu sein. Wenigstens deutet die sofort nach der russischen Niederlage erlassene Heimberufungsorder an vier Linienschiffe aus der Zahl von fünf darauf hin. Der fernerstehende Zuschauer fragt sich natürlich, wo werden die freigewordenen Kräfte eingesetzt werden, um etwa Verlorenes wiederzugewinnen. Das Feld für die neue Tätigkeit ist bereits seit mehreren Jahren vorbereitet, es liegt auf dem europäischen Kontinent. Die Anwesenheit des Königs Alfons von Spanien in der englischen Hauptstadt ist hierfür nicht unausgenutzt geblieben. Deutschland, das noch selbständige Schritte zu tun sich unternimmt, wird auf Grund der Marokkoangelegenheit fast von allen Seiten, gleichgültig welcher Parteirichtung, auf das schärfste angegriffen, gleichsam als ob jede Handlung eine Spitze gegen England habe.

Die Flotte wurde in dem letzten Monat von einer Reihe größerer Unfälle heimgesucht. Die schlechten Erfahrungen mit den 30,5 cm-Geschützen Mark VIII sollen sich nicht allein auf die Geschütze dieser Konstruktion, sondern auch auf die Mark IX, auf 23,4 cm- und auf 15 cm-Schnelladegeschütze erstrecken und mit der Drahtkonstruktion im Zusammenhange stehen. Am 14. Juni ereignete sich auf „Magnificent“ bei einem Preisschießen in der Nähe von Gibraltar eine Kartuschexplosion in einem 15 cm-Kasemattgeschütz, die 18 Mann verwundete, 11 schwer, von denen 5 starben. — In der Nacht vom 3./4. Juni kollidierten in der Straße von Dover während eines Nebels die Linienschiffe „Triumph“ und „Swiftsure“, allerdings ohne schwere Schäden davonzutragen, kurz darauf rammte „Caesar“ die englische Viermastbark „Afghanistan“, wobei nur 11 Mann von der 34 Köpfe zählenden Besatzung gerettet wurden, und schließlich hatte „Hannibal“ eine leichtere Kollision mit einem deutschen Schoner. Das schwerste Unglück brachte aber der 8. Juni mit dem Untergange des Unterseebootes „A 8“ vor dem Hafen von Plymouth, bei dem von 19 Mann nur 4 gerettet wurden. Die Ursache ist noch nicht bekannt. Es ist das der dritte schwere Unglücksfall mit Unterseebooten in dem Zeitraum von etwas mehr als einem Jahre.

Von dem Etat wurde nach den Osterferien nur die Position 10, Hafen- und Werftbauten, beraten und genehmigt. Die eingehende Erörterung der hierbei angeschnittenen Frage des Weiterbaues eines vierten Kriegshafens in Rosyth wurde auf Antrag Mr. Lees auf die Verhandlungen über die Naval Works Bill verschoben. Mr. Lee erklärte, daß die Admiralität nach wie vor den Kriegshafen für notwendig halte und die bis jetzt sanktionierten 200 000 Pfd. Sterl. für Landankauf und Vorarbeiten ausgegeben habe. Nach einer dem Parlament zugegangenen Denkschrift über die durch die Naval Works Bill genehmigten Bauten sind die Arbeiten in Gibraltar bis auf die Anlegung eines zweiten Wasserreservoirs und von Wohnungen für die Werftarbeiter beendet und von der ausgeworfenen Summe von 1 239 000 Pfd. Sterl. 40 000 gespart worden. Der Hafen von Dover wird erst 1908/09, das Naval College zu Dartmouth erst 1906/07 fertig werden. Ersterer kostet 3 500 000 Pfd. Sterl., letzteres 425 000 Pfd. Sterl. Von der zur Vertiefung der Häfen ausgeworfenen Summe von 1 300 000 Pfd. Sterl. sind bereits 1 226 000, von der Summe zur Anlage von Kohlenlagern und Brücken usw. von 1 280 000 Pfd. Sterl. erst 617 000 verbraucht worden.

— Personal. Die größere Zuströmung von Personal in den letzten Jahren hat die Admiralität in die Lage versetzt, schärfer als bisher gegen die für den Marinedienst weniger brauchbaren Elemente vorzugehen. In der letzten Zeit soll sich die Zahl der zwangsweise zur Entlassung Gekommenen bedeutend gesteigert haben.

Das in den Baracken befindliche Personal wird, wie früher zur Instandhaltung der Schiffe der Fleet-Reserve, so jetzt zur Hilfe bei den Instandhaltungsarbeiten der Schiffe der Reserveflotte herangezogen werden, da die Stammbesatzung von zwei Fünfteln des Etats hierzu nicht ausreicht.

In der Fachpresse wird vielfach gegen die Einrichtung des Short service auf Grund der Erfahrungen im russisch-japanischen Kriege Front gemacht.

Die Beförderung in der Admiralsliste geht durch zwangsweisen und freiwilligen Abgang jetzt bedeutend schneller als vor 2 bis 3 Jahren. Vizeadmiral Noël (seit 21. 6. 01) und Vizeadmiral Brackenbury (seit 7. 12. 01) wurden zu Admiralen, Kontreadmiral Atkinson Willes (seit 19. 2. 01) und Kontreadmiral May (seit 13. 3. 1900) zu Vizeadmiralen, Captains Chisholm und Fisher (seit 30. 6. 93) zu Kontreadmiralen befördert. Kontreadmiral Neville erhält das Kommando über das 1. Kreuzergeschwader an Stelle des Kontreadmirals Poë, der den Vizeadmiral Atkinson Willes als Chef der ostindischen Station ablöst.

— Manöver. Gerüchtweise verlautet, daß im August an Stelle der aufgeschobenen großen Manöver in allen Meeresgebieten gemeinsame Übungen der Kanalflotte, verstärkt durch die Reservedivision, mit der Atlantik- und Mittelmeerflotte und den drei Kreuzergeschwadern stattfinden sollen.

Die spärlichen Nachrichten über die Übungen der Atlantik- und Mittelmeerflotte bei Marmarice im Mai gestatten ein nur ganz oberflächliches Bild. Die beiden Flotten waren vom 27. April bis 6. Mai zusammen, die Berichte sprechen aber nur von vier Gefechtsübungen, an denen noch nicht einmal alle Schiffe teilnahmen. Es scheint sich mehr darum gehandelt zu haben, gewisse Gefechtsformen zu üben, als die Taktik weiter zu entwickeln. Ob die Führer freies Manöver hatten, ist auch nicht sicher. Die teilnehmenden Streitkräfte waren: Von der Mittelmeerflotte und dem 3. Kreuzergeschwader 6 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 3 geschützte Kreuzer; die gleichzeitig anwesenden 4 Torpedobootszerstörer versahen Depeschendienste; von der Atlantikflotte und dem 3. Kreuzergeschwader: 7 Linienschiffe, 5 Panzerkreuzer, der kleine Kreuzer „Amethyst“ wurde als Postschiff benutzt.

Die erste Gefechtsübung fand am 2. Mai statt, nachdem am 1. formaltaktische Übungen vorgenommen waren. Die Flotten standen bei Beginn der Übung etwa 26 Seemeilen auseinander; beide waren 6 Linienschiffe und 5 Kreuzer stark; die Kreuzer galten als Linienschiffe; die Flottenchefs Admiral Dombile und Vizeadmiral May führten. Die Idee war, daß eine schwächere Flotte M (Mittelmeerflotte), die nur 14 Seemeilen laufen konnte, von einer starken Flotte von 16 Seemeilen A (Atlantikflotte) zur Schlacht gestellt werden sollte. Ausführung: Beide Flotten näherten sich in Dwarslinie, auf etwa 90 hm wendete die A-Flotte nach Steuerbord, eine Bewegung, die die M-Flotte nach derselben Richtung hin sofort nachmachte, so daß ein nahezu einstündiges Gefecht auf parallelen Kreisen entstand, weil M abdrehte und der Geschwindigkeitsüberschuß von A nicht groß genug war, um sich an der Spitze von M vorbeizuziehen. A machte darauf kehrt und hielt auf die Schlußschiffe von M zu. Das weitere Manöver von M ist nicht ganz klar, auch fehlt die Angabe, wer schließlich in die beste artilleristische Position kam.

Am nächsten Tage (3. Mai) lag die Führung in den Händen der zweiten Admirale, des Vizeadmirals Grenfell von der Mittelmeerflotte und des Kontreadmirals Bridgeman von der Atlantikflotte. Ihnen standen je 5 Linienschiffe und 5 Kreuzer zur Verfügung. Die Gegner näherten sich wieder in Dwarslinie, drehten auf etwa 90 hm zu konvergierenden Kursen auf. Die Kreuzer standen an der Spitze und es entwickelte sich zwischen ihnen während der Annäherung der Linien ein besonderes Gefecht, indem die M-Kreuzer abdrehten und von den A-Kreuzern verfolgt wurden. Auf mittlere Entfernungen herangekommen, drehte die A-Flotte durch Wendung ab, als sie sah, daß die M-Flotte sich langsam vor der Spitze vorbeizuziehen bemühte. M schwenkte hinter ihr her und stand zum Schluß seitlich achteraus von A. Bei dieser Übung war anscheinend freies Manöver gestattet.

Die vierte Übung am Nachmittag desselben Tages wurde von Kontreadmiral Lambton an der Spitze von 4 Linienschiffen und 4 Kreuzern (M) und von Kontreadmiral Prinz Ludwig von Battenberg an der Spitze einer gleichen Streitmacht (A) geleitet. Die A-Flotte stand zu Beginn in Kiellinie, die M-Flotte in Dwars-

linie. Durch Schwenkung und Wendung entstand zunächst wieder ein Artilleriegefecht auf konvergierenden Kursen, bis schließlich A um etwa 16 Strich wendete und auf die Schlußschiffe von M zuhielt.

Das letzte Gefechtsbild am 4. Mai diente zur Übung der ältesten Kommandanten, die beide über je 4 Linienschiffe und 2 Kreuzer verfügten (M und A). Zu Beginn stand A wieder in Kiellinie, M in Dwarslinie. Durch Schwenkung und Wendung in entgegengesetzter Richtung entstand zumeist ein Passiergefecht auf weite Entfernungen, sodann hielten beide auf die Schlußschiffe ihres Gegners zu.

— Geschwadertätigkeit. Für den Besatzungswechsel und die In- und Außerdienststellungen wurden folgende Zeiten von der Admiralität festgesetzt: a) Wechsel der Besatzungen für Schiffe, die hierzu nach England kommen, 14 Tage; b) Außerdienststellung und sofortige Indienststellung mit Stammbesatzung 14 Tage; c) Außerdienststellung ohne sofortige Wiederindienststellung 14 Tage (21 Tage mit Einwilligung der Stationschefs).

Aktive Flotte. Kanalflotte. Erstes Kreuzergeschwader. Die Kanalflotte blieb zusammen mit dem zweiten Kreuzergeschwader bis Ende Mai in Rosyth und ging dann zum Empfang des Königs von Spanien nach Spithead. Vor Rosyth fanden nächtliche Torpedobootsangriffe der Zerstörerflottille statt. Auf der Reise nach Spithead ereigneten sich die bereits in der Einleitung erwähnten Unfälle, und zwar die Kollision zwischen „Triumph" und „Swiftsure" beim erstem überraschenden Einsetzen des Nebels, während einer Kursänderung, als die Flotte, mit 12 Seemeilen und abgeblendet, nach einigen Nachrichten in zweireihiger Formation mit 6 Kabellängen Intervall fuhr; beide Schiffe mußten nach der Empfangsrevue zur Ausbesserung auf die Werften; die übrigen sammelten sich in Portland und Torbay und hielten Schießübungen im Kanal ab. Die Kreuzer „Topaze" und „Dido" schlossen sich Ende des Monats dem ersten Kreuzergeschwader an, das zunächst die Königliche Yacht „Victoria and Albert" mit dem König von Spanien eskortiert hatte und dann nach Irland gegangen war. Der Kreuzer „Bedford" soll Ende Juni zum zweiten Kreuzergeschwader treten und durch „Antrim" ersetzt werden. Als sechster Kreuzer kommt voraussichtlich „Roxburgh" zum Geschwader. Auch der Kreuzer „Juno", der bisher im Mittelmeer zurückgehalten wurde, tritt in der nächsten Zeit zur Kanalflotte.

Auf dem Linienschiff „Saint George" erkrankten 5 Mann an Gasvergiftung in den Bunkern. Die im vormonatlichen Hefte erwähnte Explosion auf „Royal Oak" beim Öffnen der Wallgangsabteilungen wird der Entzündung von Sumpfgasen zugeschrieben, die sich im Hauptdrainagerohr gebildet hatten.

Die Torpedobootsflottillen haben unter Admiral Winsloe auf „Sapphire" Anfang des Monats wieder eine Übungsfahrt nach Irland angetreten und sollen hier anscheinend mit dem ersten Kreuzergeschwader zusammen üben. Die achtere Hälfte des im Mai auf einem Felsen im Eingange von Berehaven gestrandeten Torpedobootszerstörers „Syren" ist nach Queenstown gebracht worden, die vordere Hälfte blieb liegen.

Die Atlantikflotte war nach ihrer Rückkehr aus dem östlichen Mittelmeer größtenteils in Gibraltar und hielt von da aus Preisschießübungen ab, bei denen auf „Majestic" die bereits erwähnte Explosion stattfand, deren Ursache noch nicht bekannt geworden ist, aber anscheinend ein nicht ordentlich geschlossener Verschluß war. Das Schiff mußte nach Malta gehen.

Auf dem neu in Dienst gestellten Linienschiff „Commonwealth" fanden vor der Ausreise, unter Leitung von Admiral Percy Scott, umfangreiche Versuche mit der Feuerleitungsanlage statt, die sich von der auf „King Edward VII." wieder unterscheiden soll. Es sind drei Feuerleitungs-, d. h. Beobachtungsstationen, vorhanden, auf denen die Geschütze nach ihrer Aufstellungsart verteilt sind. „New Zealand" sollte am 24. Juni in Dienst stellen.

Das zweite Kreuzergeschwader blieb infolge Ausfalls der großen Übungen noch nahezu den ganzen Monat in italienischen Gewässern. Während der Nachtfahrt wurden Scheinwerfersignalübungen auf 20 Seemeilen Entfernung gemacht.

Die Mittelmeerflotte trat zum erstenmal unter dem neuen Chef, Vizeadmiral Lord Beresford, am 17. Juni eine Übungsfahrt nach Algier an und soll später nach Gibraltar gehen. Der Panzerkreuzer „King Alfred“ ist wieder nach England zurückgekehrt, nachdem „Carnarvon“ am 29. Mai in Dienst gestellt hat. „Lancaster“ ist mit versiegelter Order, wahrscheinlich nach dem Roten Meere wegen der russischen Hilfskreuzer, abgegangen.

Die Schiffe des vierten Kreuzergeschwaders kehrten im Laufe des Monats von ihren Übungsfahrten nach schottischen und irischen Häfen zurück. Die „Ariadne“ wird nach den letzten Nachrichten durch „Saint George“ als Flaggschiff ersetzt.

Die wichtigste Änderung hat das ostasiatische Geschwader betroffen. Alle Linienschiffe, mit Ausnahme der „Glory“, haben Heimorder erhalten; die „Glory“ soll später nachfolgen, so daß die eigentliche Gefechtskraft des Geschwaders nur noch durch zwei Panzerkreuzer repräsentiert wird. Die sechs auf der Ausreise befindlichen Torpedobootszerstörer sind in Hongkong angekommen. Die wegen des Krieges zurückgehaltenen Kreuzer „Amphitrite“ und „Thetis“ sind auf der Rückreise.

— Reserveflotte. Alle drei Reservedivisionen machten zusammen mit der Reservetorpedobootsflottille 10tägige Übungsfahrten, während welcher Mannschaften der Naval Volounteers zum erstenmal für 8 bis 14 Tage eingeschifft waren. Auch sollen gunlayers und sightsetters von der „Excellent“ zu Schießübungen an Bord gewesen sein. Vorher hielten die drei Admirale eine Konferenz in Portsmouth ab, die mit etwaigen Herbstübungen in Zusammenhang gebracht wird. Der große geschützte Kreuzer „Terrible“ wird den „Renown“ auf der Reise des Prinzen und der Prinzessin von Wales nach Indien begleiten.

— Schiffbau. Das neue Linienschiff „Dreadnought“ soll Turbinenmaschinen erhalten, die 23000 Pferdestärken erzeugen und dem Schiff eine Geschwindigkeit von 21 Seemeilen geben. Die Einführung von Turbinenmaschinen für alle Kriegsschiffe soll nach einigen Nachrichten bereits beschlossene Sache sein; die Panzerkreuzer sollen hiermit 25 Seemeilen, die Hochseetorpedobootszerstörer 36 Seemeilen laufen.

Die Vorkommnisse auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatz haben die Admiralität veranlaßt, den neuen Panzerkreuzern wieder Torpedonetze zu geben.

— Stapellauf. Am 20. Mai liefen in Chatham das Linienschiff „Africa“ und auf der Werft der Fairfield Shipbuilding Co. in Glasgow der Panzerkreuzer „Cochrane“, am 17. Juni in Devonport das Linienschiff „Hibernia“ als letztes der „King Edward VII.“-Klasse, und auf der Werft von Armstrong & Co. der Panzerkreuzer „Achilles“ von Stapel.

— Probefahrten. Der Panzerkreuzer „Roxburgh“ der „Devonshire“-Klasse mit Zylinder- und Dürr-Kesseln:

	Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch pro ind. Pferdestärke und Stunde:	Geschwindigkeit in Seemeilen:
bei der 30stündigen Fahrt mit $1/5$ der Maschinenleistung	4034	1,045 kg	14,4
bei der 30stündigen Fahrt mit $7/10$ der Maschinenleistung .	15005	0,993 kg	21,5
bei der 8stündigen Fahrt unter Volldampf	21857	1,15 kg	23,63

Die Schwesterschiffe „Argyll“ und „Hampshire“ werden im nächsten Monat Probefahrten machen.

Der neue Scout „Skirmisher“, von Vickers, Maxim & Co. erbaut, 109,7 m lang, 12,2 m breit, 4,3 m tiefgehend, mit einem Deplacement von 2987 Tonnen, erreichte bei der 8stündigen forcierten Fahrt 25,2 Seemeilen mit 16899 Pferdestärken. Kontraktlich waren 25,0 Seemeilen mit 17000 Pferdestärken verlangt; bei einer Fahrt von 10,6 Seemeilen mit 904 indizierten Pferdestärken brauchte das Schiff 1 Tonne Kohlen für 10,29 Seemeilen.

— Artillerie. Die an den 30,5 cm-Geschützen Mark VIII hervorgetretenen Mängel bestehen entweder in Rissen im Kernrohr oder im Absprengen der Mündung oder im Vorschieben des Kernrohres. Auf „Majestic“ ist ein Geschütz nach 75 Schuß, ein anderes nach 66 Schuß geplatzt, an einem dritten ist die Mündung abgesprengt. In Reparatur sind gegeben: 18 bis 26 30,5 cm-Geschütze Mark VIII nach 25 bis 50 Schuß (das Geschütz feuert jährlich 6 Schuß mit Gefechtsladung), 2 Geschütze Mark IX, 1 (2) 23,4 cm-Geschütze Mark X, 1 15 cm-Geschütz Mark VII, — fast alle wegen Risse. Als Grund wird folgendes angegeben: Das innere Kernrohr (Seelenrohr) wird durch zwei Wulste des äußeren Kernrohres an der Bewegung nach vorn gehindert. Der vordere, nur etwa 0,4 cm hohe Wulst genügt jedoch nicht, um eine Vorwärtsbewegung des sich langsam durch das Schießen verlängernden Seelenrohres zu verhindern. Hierbei entsteht eine Ausbauchung in der Seele und eine Kaliberverkleinerung, die Ursachen der Beschädigungen sind. Das Metall des inneren Kernrohres soll zu weich sein. Zur Abhilfe wird das Einziehen stärkerer Seelenrohre und eine Kaliberverkleinerung erwogen. Die Neuberohrung soll nur 3 Monate für ein Geschütz dauern. Reserverohre sollen nicht genügend vorhanden sein, obgleich die Geschützreserve eine verhältnismäßig größere ist, als bei anderen Marinen, mindestens ein Geschütz auf vier. Die Notwendigkeit, Reserverohre in genügender Anzahl zu haben, wird mit den Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges bewiesen.

Die Resultate der Schußleistungen der Gunlayers im Jahre 1904 wurden in einem Blaubuch veröffentlicht. Hiernach hat die bisherige Kanalflotte (jetzt Atlantikflotte) die besten Resultate aufzuweisen, die Home-Flotte (jetzt Kanalflotte) kommt erst an zehnter Stelle, die Mittelmeerflotte an zweiter Stelle.

	Anzahl d. Schiffe:	Anzahl d. Geschütze:	Punkte p. Geschütz:	Bestes Schiff:	Beste Leistung:
1. Kanalgeschwader	12	167	56,76	„Caesar“	94,42
2. Mittelmeergeschwader	20	267	50,95	„Formidable“	80,27
3. Tendergeschwader	8	39	43,37	„Bellona“	71,63
4. Pacifisches Geschwader	4	38	42,29	„Flora“	53,89
5. Chinesisches Geschwader	22	230	41,65	„Albion“	58,84
6. Nordamerikan. Geschwader	4	42	39,68	„Ariadne“	52,01
7. Kreuzergeschwader	6	84	36,37	„Drake“	52,66
8. Südatlantisches Geschwader	4	28	33,34	„Brilliant“	34,72
9. Ostindisches Geschwader	6	47	33,33	„Hyacinth“	52,56
10. Heimisches Geschwader	10	130	32,97	„Exmouth“	44,42
11. Kapgeschwader	5	43	32,96	„Pearl“	52,78
12. Australisches Geschwader	7	56	30,86	„Euryalus“	45,06

Die 7,6zölligen SK. erhalten Exerzierverschlüsse, die seitlich am Rohr angebracht sind und aus einem dünnen Stahlcylinder als Lauf und einem Verschluß aus Holz und Stahl bestehen.

Die Admiralität hat neue Bestimmungen für das gefechtsmäßige Einzelschießen der Schiffe erlassen. Danach soll Klarschiffzustand sein, das Schiff vom Kommandoturm aus gefahren werden, alle Offiziere auf ihren Gefechtsstationen sich befinden. Das Schiff erhält den Befehl zum Feuereröffnen und -einstellen und zu Kursänderungen vom Schiff des Unparteiischen. An Bord des schießenden Schiffs sind Unparteiische zur Überwachung der Vorschriften und zur Beobachtung. Es wird nach einer 90 Fuß langen und 30 Fuß

hohen Leinwandscheibe geschossen; nur die Löcher in der Scheibe zählen als Treffer. Für das Anlaufen sind genaue Vorschriften erlassen.

— Torpedowesen. Von den fünf Hochsee-Torpedobootszerstörern des diesjährigen Programms ist je einer der Werft von Palmer, Hawthorn Leslie & Co., Cammell, Laird & Co., Thornycroft & Co. und Yarrow & Co. in Bau gegeben; sie sollen größer als die bisherigen Boote werden.

Die Torpedobootszerstörer „Rother", „Moy", „Ure", „Neß" wurden abgeliefert.

Der Scout „Sentinel" macht Versuche mit dem Schießen richtbarer Unterwasser-Breitseitrohre bei hohen Geschwindigkeiten.

— Unterseeboote. Die Ursachen des Unterganges des Bootes „A 8" werden später besprochen werden. Das Boot bildete vor dem Hafen von Plymouth Leute im Unterseebootsdienst aus. Es befanden sich 19 Mann an Bord, während nur 14 Mann etatmäßig sind; vier von ihnen, darunter der Kommandant, befanden sich an Deck und wurden gerettet. Das Boot tauchte plötzlich unter und lief durch den offenen Niedergang voll, später erfolgte eine Explosion. Das Boot wurde nach 5 Tagen gehoben und ins Dock gebracht.

— Häfen und Werften. Auf den Enden der neuen Mole in Gibraltar wurden Schnellfeuerbatterien aufgestellt.

Nach „Naval and Military Record" sollen in den Hafeneingängen aller Kriegshäfen Stationen für Unterwassersignalapparate angelegt werden, um das Herannahen von Unterseebooten anzuzeigen.

In Singapore wurden die Werften und Dockanlagen der Tanjong Pagar Dock Company von der Regierung unter der Begründung aufgekauft, daß die Gesellschaft mehr die Interessen der fremden Aktionäre als der Kolonien verfolgt habe und deshalb den Bedürfnissen nicht gerecht geworden sei.

— Bekohlung. Der mit dem Metcalfeschen Bekohlungsapparat ausgerüstete Dampfer „Torryngton" wurde der Kanalflotte zu weiteren Versuchen zugeteilt.

— Unfälle. Im Jahre 1903 wurden 3 Linienschiffe, 3 Panzerkreuzer, 12 geschützte Kreuzer, 28 Torpedobootszerstörer, 10 Torpedoboote, 12 Schiffe verschiedener Art von Havarien betroffen, und zwar waren 34 Fälle Kollisionen, 17 Fälle Grundberührungen, 4 Fälle Maschinenhavarie, 4 Fälle Kessel- oder Geschützexplosionen.

⚜

Frankreich. Die Vernichtung der russischen Flotte durch Admiral Togo bei Tsuschima bewegt naturgemäß die öffentliche Meinung in Frankreich in hohem Maße. Daß in gewisser Weise die Nachgiebigkeit der Regierung gegenüber dem japanischer- und englischerseits geübten diplomatischen Drucke, dem russischen Admiral das fernere Verweilen in den indo-chinesischen Gewässern zu versagen, mit zur Herbeiführung dieser schnellen Entscheidung gewirkt hat, verhehlt man sich nicht. Die Besprechungen der Schlacht selbst gipfeln in der Ansicht, daß die große Überlegenheit der japanischen Ausbildung und der die japanische Flotte durchdringende Wille zum Siege, ihre überlegene taktische Schulung, das verständnisvolle Zusammenarbeiten der Unterführer und Kommandanten, neben den taktischen Fehlern des russischen Führers den Japanern diesen beispiellosen Erfolg verschafft haben. Nebenbei wird noch bemängelt, daß Rojestvenski sich durch die Aufnahme des wenig leistungsfähigen, langsamen Geschwaders Nebogatows in Nachteil gebracht habe.

Nicht angezogen wird naturgemäß in den französischen Betrachtungen über die Schlacht das greifbare Beispiel der Seeschlacht von Trafalgar. Wie dort die französisch-spanische Flotte trotz langer Seefahrt der englischen in Ausbildung des Ganzen und des Einzelnen unterlegen war, so trat hier Rojestvenski mit nicht genügend durchgebildeten Kommandanten, Offizieren und Besatzungen der in der Schule des Krieges nach vorheriger gründlicher Friedensausbildung gefestigten Flotte Togos gegenüber und unterlag — ein neuer Beweis und eine beherzigenswerte Lehre, daß sich Flotten nicht improvisieren lassen, weder was die Kampfeinheiten noch was die Besatzungen betrifft. Man verlangt in Frankreich aus dieser Erkenntnis heraus außer ständigen Flottenmanövern auch, daß die zweijährige Dienstzeit des Heeres nicht auf die Marine übertragen wird oder doch nur unter solchen Bedingungen, daß die überwiegende Mehrzahl der Besatzungen aus Freiwilligen mit langer Dienstverpflichtung und Kapitulanten besteht. Erwähnt möge noch werden, daß die junge Schule aus der Seeschlacht wieder Wasser auf ihre Mühle schöpft. „La Marine française" veröffentlicht einen kurzen Aufsatz des früheren Marineministers Camille Pelletan, der aus der Schlacht die Lehre ableitet, daß Japan durch seine Panzerkreuzer und Kreuzer, also mit schnellen Schiffen, die die alte Schule von der Schlachtlinie ausschließen will, den ersten Vorteil errungen und ihn dann durch die Torpedoboote zu einem vollständigen gemacht hat. Es folge daraus unabweisbar, daß das gepanzerte Linienschiff nicht mehr der König der Seeschlacht, daß es ebenso verwundbar sei wie sein schnellerer Gegner, der Kreuzer, daß dieser ihm in der Schlachtreihe gegenübertreten und den Sieg davontragen kann, daß ferner das kleine Torpedoboot auf dem Kampfplatze den Panzerkoloß erreichen und zerstören kann.

„In den Landheeren ist der Panzer vor der Feuerwaffe verschwunden, auf der See wird er vor dem Torpedo verschwinden!" schließt Pelletan.

Das Organisationskomitee der „Ligue du progrès naval" hält denn auch den Augenblick für besonders günstig, sein Programm in dem genannten Organ der jungen Schule zu veröffentlichen und zum Beitritt aufzufordern. Es erklärt jeden für blind, der leugnen will, daß Frankreich allein durch 100 Tauchboote, die im Kanal operieren und 50 weitere zwischen der Straße von Gibraltar und Malta verteilte zur See unbesiegbar ist. Um diese zu beschaffen, bedarf es 150 Millionen Franken Kredit und zweijähriger Bauarbeit: Dies zu erreichen, soll der Zweck der zu bildenden „Ligue du progrès naval" sein.

Wir erleben also in Frankreich zwei Flottenvereine, deren jeder auf seine Weise, nach der alten und nach der jungen Schule, das Land zur See wehrhaft machen will. —

Marineminister Thomson wurde am 23. Mai in der Kammer wegen der Mitwirkung der Marine bei der verunglückten Automobil-Bootwettfahrt interpelliert. Es gelang ihm, nicht nur den Vorwurf zurückzuweisen, er habe durch die in Aussicht gestellte Mitwirkung der Marine dies tollkühne Reklameunternehmen des „Matin" ermöglicht, sondern auch die durch die Hilfeleistung der Marine bewiesene Voraussicht einem gewagten Unternehmen gegenüber, das zu verbieten der Minister nicht berechtigt war, ins rechte Licht zu stellen.

Der Marineminister hat im Einverständnis mit dem Ministerrate die Verstärkung der Seeverteidigung Indochinas durch die Unterseeboote „Perle" und „Esturgeon", vier Torpedoboote 1. Klasse und Torpedovedetten beschlossen. Sie werden vom Torpedobootskreuzer „Foudre" Anfang August an ihren Bestimmungsort gebracht werden.

Die Flottenmanöver im Mittelmeere werden am 3. Juli beginnen und bis zum 3. August dauern. Es nehmen daran teil: das aktive Mittelmeergeschwader, das Reservegeschwader mit vollem Mannschaftsstand, die Stäbe auf Probefahrtsstand, aus der Reserve auf Probefahrtsstand gebracht 3 Küstenpanzer, 3 Panzerkreuzer, 1 geschützter

Kreuzer, die 1. Flottille und die 1. Unterseebootsflottille des Mittelmeeres. Die erforderlichen Mannschaften stellt Toulon, zur Übung werden Marinereservisten eingezogen. Außer Übungen an den Küsten Korsikas, Algiers und Tunesiens sollen gefechtsmäßige Schießübungen mit Geschütz und Torpedo und eine Ausrüstungsübung in Toulon vorgenommen werden. —

Endlich scheint man auch in Frankreich vom Bau von Torpedobooten absehen und zum alleinigen Bau von Torpedobootsjägern übergehen zu wollen. Der obere Marinerat hat sich dahin ausgesprochen, daß mehr Torpedobootsjäger gebaut werden müssen, Torpedoboote sind genug vorhanden, außerdem treten zur beweglichen Verteidigung demnächst eine Anzahl Unterseeboote hinzu, so daß es geboten erscheint, an Stelle der für das Jahr 1905 bewilligten 20 Torpedoboote 8 Torpedobootsjäger von 335 Tonnen zu bauen. Ein entsprechender Gesetzentwurf ist bereits der Kammer zugegangen. In diesem wird auch die Genehmigung erbeten, Ersparnisse im Betrage von 1 Million Franken an Unterhaltungs- und Umbaukosten für Schiffe auf die Ausstattung der Werften mit Werkzeugmaschinen zu übertragen.

Der Minister hat an die Häfen einen Fragebogen versandt, der Unterlagen für die Beurteilung der praktischen Leistungsfähigkeit und Brauchbarkeit der in der Marine auf Schiffen über 500 Tonnen Wasserverdrängung verwendeten Wasserrohrkessel ergeben soll, um danach Bestimmung über den für „Edgar Quinet“ zu wählenden Kesseltyp zu treffen.

Die achtzehn neu in Bau zu nehmenden Unterseeboote werden vermutlich dem Typ der Tauchboote angehören.

— Parlamentarisches. In der Kammer hat sich eine Gruppe gebildet, die insbesondere die Interessen der Seedienstpflichtigen, der Seefischerei und allgemeiner Fragen des Seefahrtgewerbes vertreten will. 65 Abgeordnete sind dieser groupe des inscrits maritimes beigetreten.

— Personal. Durch präsidentliches Dekret vom 6. Juni ist Vizeadmiral Fournier bestimmt, während der Manöver des Jahres 1905 die aus dem Mittelmeergeschwader und den in Toulon in Dienst zu stellenden Schiffen der Reserve gebildete Flotte zu besichtigen.

Der Chef der Übungsflotte wird als Stabschef den Kapitän zur See Chocheprat, einen Fregattenkapitän und zwei Kapitänleutnants als Adjutanten erhalten.

Vizeadmiral Richard ist zum Chef des Geschwaders des äußersten Ostens ernannt worden an Stelle des Vizeadmirals Bayle, dessen Ablösung wohl mit den Reklamationen Japans gegen die russische Neutralitätsausnutzung zusammenhängen dürfte.

— Die fertige Flotte. Das Nordgeschwader hat sich am 17. Mai von La Pallice nach Quiberon begeben und ist am 26. Mai in Brest eingelaufen. Linienschiff „Jauréguiberry“ erhielt durch die Explosion des Luftkessels eines von einem Torpedoboote bei einer Angriffsübung gegen das Geschwader auf 200 m verfeuerten Übungstorpedos in der Nähe der Steuerbordschraubenwellenstütze zwei Risse von 2,5 m und 2 m Länge, durch die die Abteilung unter dem Ruderraum voll Wasser lief. Die Erschütterung war so stark, daß sie im ganzen Schiffe gespürt wurde. Der Luftkessel wurde von der Schraube des in Fahrt befindlichen Schiffes getroffen. Drei Platten müssen ersetzt und dazu der Schraubenhalter losgenommen werden.

Am 22. und 23. Mai fand eine Angriffsübung des Nordgeschwaders auf Brest statt, wo Generalmarsch geschlagen und die Werke besetzt waren. In der Nacht griffen die Torpedoboote der beweglichen Verteidigung das in See abgeblendet zwischen Chaussée de Sein und Quessant kreuzende Geschwader erfolgreich an. Der Übung am 23. lag der Gedanke zugrunde, daß ein feindliches Geschwader überraschend den Hafen von Brest angreift, während die französischen Geschwader im Mittelmeer zu Übungen vereinigt sind

und die Verteidigung lediglich auf die aktive Besatzung beschränkt ist. Unter diesen Umständen konnte der Feind eine Landung zur Wegnahme der Küstenwerke versuchen. Die Landung an der Nordseite war erfolgreich, an der Südseite wurde sie abgeschlagen. Am Nachmittage wurde nach Beschießung der Küstenwerke die Hafeneinfahrt forciert.

Das Mittelmeergeschwader traf am 16. Juni in Ajaccio ein, ankerte am 18. vor La Goulette (Tunis), am 24. lief es in Biserta ein und traf über Philippeville und Bougie am 4. Juni in Algier ein. Hier verweilte es bis zum 12. Juni, lief am 13. vor Mers el Kebir an und unternahm eine Nachtangriffsübung der Torpedobootsjäger gegen das abgeblendet fahrende Geschwader. Über Oran, 16. Juni, Port Vendres, 18. Juni, und nach Übungen im Golf von Fos und bei den Hyerischen Inseln wird es am 23. Juni in Toulon sein. Dort wird es aus der Kriegsreserve Torpedos mit Obry-Apparaten für die Unterwasserrohre erhalten und dafür die jetzigen abgeben.

Der Abschleppversuch des „Sully" mußte wegen stark bewegter See wiederum verschoben werden, außerdem ist das Schwimmdock leck geworden und muß gründlich nachgedichtet werden.

— Bewegliche Verteidigung. Vizeadmiral Fournier hat am 16. und 24. Mai die Dünkircher und die Cherbourger Übungsboote mobilisiert und sie in See im Torpedo- und Geschützschießen nach geschleppter Scheibe besichtigt. Dabei wurde von den Unterwasserbooten mit Übungstorpedos gegen das in Marsch befindliche Panzerkanonenboot „Cocyte" gefeuert. Vom 12. bis 16. Mai wurden die Torpedoboote von Brest und Lorient besichtigt.

Am 6. Juni 2 Uhr morgens traf in Lorient der Mobilmachungsbefehl für die Torpedoboote der beweglichen Verteidigung ein, mittags war die Flottille seeklar und ging 1 Uhr nachmittags zu Übungen in See.

Der Torpedostützpunkt St. Servan hat ein Torpedobootsschwimmdock erhalten.

— Unterseeboote. Bei der Besichtigung der beweglichen Verteidigung Cherbourgs durch Vizeadmiral Fournier führten die Tauchboote „Aigrette", „Espadon", Unterwasserboot „Français" den Auftrag, ungesehen von den die Hafeneinfahrten bewachenden Torpedobooten auszulaufen, erfolgreich aus.

Die Cherbourger Unterwasserboote machten zwischen Cherbourg und Kap Lévi verteilt Angriffe auf das in Fahrt befindliche Fähnrichsschulschiff „Duguay-Trouin", wobei sie fünfmal zu Schuß kamen.

In Toulon wurde kürzlich eine gemeinsame Übung der Torpedo- und Unterseeboote ausgeführt. Die ersteren hatten eine etwa 2400 qm große Wasserfläche gegen die letzteren zu bewachen. Sie hatten an der Längsseite Aufstellung genommen, um die Fläche möglichst genau übersehen zu können. Bei ruhigem Wetter durchfuhren fünf Unterwasserboote die Fläche der ganzen Länge nach, ohne von den Torpedobooten gesichtet zu werden.

— Die Flotte im Bau. Beim Demontieren der Maschine des Panzerkreuzers „Léon Gambetta" wurde im Schlitten des Niederdruckzylinders der Mittelmaschine ein bedeutender Riß entdeckt, der ein Auswechseln und damit die Verschiebung der Abnahmefahrt nötig macht.

Mit der Untersuchung des Einflusses des Schraubenwassers bei 18 Seemeilen Fahrt auf den aus dem hinteren Überwasserrohre lanzierten Torpedo ist eine Kommission beauftragt worden.

Panzerkreuzer „Dupetit-Thouars" hat seine Probefahrten beendet und tritt bis zur Ausreise nach China zur Reservedivision des Mittelmeergeschwaders, wird jedoch an den Manövern nicht teilnehmen.

— Häfen und Stützpunkte. Die kürzlich vor Brest abgehaltenen Landungsübungen ergaben die Notwendigkeit, Landwerke zum Schutze der Küstenwerke vor Einnahme von hinten her anzulegen.

M. Messimy beantragt in seinem Bericht an den außerparlamentarischen Untersuchungsausschuß über die Stützpunkte, als einzige Biserta, Dakar, Saigon und Haiphong auszubauen und schleunigst die Befehlsverhältnisse zwischen Marine-, Kolonial- und Militärbehörden in ihnen zu regeln.

— Fachliteratur. „Armée et Marine“ bringt eine kurze Geschichte der deutschen Marine, einen Vergleich ihres heutigen Bestandes mit der französischen und der englischen Flotte mit Darstellungen der neueren Linienschiffe und Kreuzer.

„La Marine française“ beschäftigt sich mit der Krise im deutschen Flottenverein und dem Verhalten Englands zur „Deutschen Gefahr“. Sie bedauert die Nichtbeteiligung Frankreichs an der Segelwettfahrt New York—Lizard.

A. Duquet, der Vater der „Ligue du progrès naval“ leitet aus der verunglückten Automobilbootfahrt den überraschenden Schluß ab, daß im Automobilboot die Zukunft französischer Meeresbeherrschung gegründet sei. Für ein Linienschiff könne man 1500 schnelle Automobilboote bauen und, mit einem Torpedorohre ausgestattet, diesen Schwarm gegen die Linienschiffe des Feindes loslassen, die sich ihrer nicht würden erwehren können und an den Stichen dieser Hornissen zugrunde gehen würden. „Je 200 Untersee- und Automobilboote in Boulogne, Havre, Cherbourg, Brest, je 100 in Toulon und Biserta, und nie wird sich ein Panzer in jene Meere wagen.“

In „Le Yacht“ bespricht L. Cerio die in der „Rivista marittima“ (Rom) und in der „Marine-Rundschau“ veröffentlichten Arbeiten über Kommandotürme.

St. Requier behandelt die französische Marineverwaltung, die gesetzlicher Regelung dringend bedürfe.

Y. leitet aus den letzthin vorgekommenen Strandungen französischer Kriegsschiffe die Forderung ab, daß den Kriegsschiffen auf auswärtigen Stationen das Ausloten der benutzten Fahrwasser aufgegeben wird zur Unterstützung der Vermessungsschiffe, daß für jedes Fahrwasser ständig innezuhaltende Kurse festgesetzt und vorgeschrieben werden und daß die Werfteinrichtungen der Stützpunkte vollständig leistungsfähig ausgestaltet werden.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Es kann nicht wundernehmen, wenn man in der öffentlichen Meinung Amerikas die hervorragende Stellung, welche der Präsident bei den Bemühungen zur Herbeiführung des Friedens zwischen Rußland und Japan einnimmt, als einen Erfolg der Flottenpolitik betrachtet und daraus Anlaß nimmt, die Flottenvermehrung erneut zu betreiben. Der Präsident selbst hat dazu abermals das Wort ergriffen gelegentlich der Enthüllung eines Denkmals für den General Slocum zu Brooklyn. Seine Rede gipfelte in folgendem Satze: „Wenn wir eine ausreichende Flotte haben, steht uns eine lange Laufbahn voll Frieden und Gedeihen bevor. Die einzige Wahrscheinlichkeit dafür, daß jemals Wirrnisse für uns als Volk entstehen können, würde dann eintreten, wenn wir unsere Flotte zu klein oder zu schwach werden lassen. Eine Flotte ersten Ranges, sowohl in bezug auf Größe als auf Leistungsfähigkeit, ist die sicherste und billigste Garantie des Friedens. Ich bin der Meinung, daß der Mann, welcher seinen Blick richtet auf das, was im Auslande geschehen ist und noch geschieht und was unsere eigene Geschichte der letzten Jahre aufweist, tatsächlich blind sein muß, wenn er diese Lehren nicht richtig lesen kann.“ Auch hier also wird für die Zukunft kurz und bündig eine Flotte ersten Ranges gefordert. Ähnlichen Sinnes sind die Folgerungen, welche man aus der russischen Niederlage in der Koreastraße zieht. Es werden dabei mehrfach Äußerungen des Admirals Dewey zitiert, von welchen eine dahin lautet, daß der japanische Seesieg zum schnellen und ununterbrochenen Ausbau der amerikanischen Flotte anspornen müsse. Bei der wichtigen Rolle, welche man der

Verwendung der japanischen Torpedoboote in dieser Seeschlacht zuschreibt, fordert man in erster Linie die Vermehrung des Torpedobootsmaterials der asiatischen Flotte, und es heißt, daß auch bereits die schon früher mehrfach in Aussicht gestellte Indienststellung von 6 Torpedobooten für diesen Zweck vom Marinedepartement befohlen worden ist. Nicht uninteressant ist hierbei die Art, in welcher man die geplante Vergrößerung der brasilianischen Marine bespricht. Wenn auch die Flotten aller Staaten zwischen dem Rio Grande und dem Kap Horn zusammen nicht genügen würden, um einer einzelnen europäischen Großmacht oder einer Vereinigung von Großmächten erfolgreichen Widerstand zu leisten, sondern die immer schwerer werdende Bürde der Sicherung der politischen und territorialen Unverletzbarkeit der südamerikanischen Republiken in der Hauptsache der Union zufalle, so sei doch der Entschluß Brasiliens, seine Flotte zu entwickeln, mit Genugtuung zu begrüßen als ein Zeichen dafür, daß man dort die politische Lage richtig auffasse und sich der Anschauung des mexikanischen Präsidenten Porfirio Diaz zuneige; dieser habe in einem Artikel „Mexiko und die Monroe-Doktrin" in Colliers Weekly sich dahin ausgesprochen, daß alle Staaten der westlichen Halbkugel gegenüber der Möglichkeit eines Angriffes von Europa oder Asien (?) aus eine Erklärung im Sinne der Monroe-Lehre abgeben müßten, so daß aus der Monroe-Doktrin die „amerikanische Doktrin" im vollsten Sinne des Wortes entstehen würde, welche, wenn auch in den Vereinigten Staaten geboren, das internationale Gesetz der amerikanischen Kontinente werden würde. Ob gerade Präsident Diaz mit diesen Ausführungen das hatte unterstützen wollen, was man im Sinne der herrschenden Richtung in der Union unter der Monroe-Doktrin versteht, mag dahingestellt bleiben: jedenfalls legt man, wie man sieht, seine Worte so aus, um für die gestellten Forderungen Stimmung zu machen.

Wenn auch die Friedensvermittlung des Präsidenten naturgemäß das öffentliche Interesse beherrscht, so bildet doch, gleichfalls im Dienste der Flottenbestrebungen, die schon im vorigen Hefte besprochene Überführung der Leiche des Seehelden John Paul Jones noch immer den Gegenstand lebhafter Erörterungen. Es ist jetzt entschieden, daß die 3. Division des nordatlantischen Geschwaders, Kontreadmiral Sigsbee, die Überreste von Cherbourg abholen soll, und es wird lebhaft dafür agitiert, daß als Zeitpunkt des Eintreffens im amerikanischen Hafen der 4. Juli gewählt werde, um den Unabhängigkeitstag zu einer ungewöhnlich großen Feier zu gestalten. Dahingegen hat die Regierung die Forderung, die Leiche vor der endgültigen Beisetzung in Annapolis in allen großen Städten der Union ausstellen zu lassen, abgelehnt.

Endlich wird über die inzwischen stattgehabte Hauptfestungskriegsübung in der Chesapeakebai viel geschrieben, umsomehr, als die Regierung die Zulassung von Pressevertretern bei dieser Aktion unter Berufung auf die Notwendigkeit der Geheimhaltung der gewonnenen Erfahrungen abgelehnt hat. Es ist daher auch nicht zu erwarten, daß Berichte erscheinen werden, aus welchen man den wirklichen Hergang erfahren wird. Großer Wert wird aber in der Presse dem Umstande beigelegt, daß die älteren Jahrgänge der Schüler der Marineakademie den Übungen beiwohnen sollen. Man verspricht sich davon eine Förderung der kriegerischen Ausbildung des Offiziernachwuchses.

— Personal. 1. Von nicht geringem Einflusse auf die Entwicklung der Flotte kann es werden, daß der Posten des Marinesekretärs zum 1. Juli schon wieder neu besetzt werden muß. Der bisherige Marinesekretär, Morton, hat nach kaum einjähriger Tätigkeit die Stellung niedergelegt, um in das geschäftliche Leben zurückzutreten. Es heißt, daß er sich zur Übernahme des Postens überhaupt nur auf ein Jahr verpflichtet hatte, weil die Dotierung der Stelle ihm auf die Dauer nicht genügte. Bei der großen Bedeutung, welche man gerade dieser Persönlichkeit für die Leitung der Geschäfte des Marinedepartements beigelegt hatte, konnte dieser schnelle Wechsel nur große Überraschung hervorrufen, ohnehin kann ein so häufiger Wechsel in der Stellung des Chefs dieser wichtigen Verwaltung der Stetigkeit der Geschäftsführung nicht förderlich sein. Vom dem Nachfolger Herrn Mortons, dem bisherigen Rechtsanwalt Charles

J. Bonaparte, einem Enkel des Exkönigs von Westfalen, weiß man nur, daß er ein Mann von „rauher Ehrenhaftigkeit und furchtloser Entschlossenheit“ ist, der sich bisher nur als republikanischer Wahlpolitiker einen Namen gemacht hat. Mit Marineangelegenheiten hat er sich früher nie beschäftigt.

2. Nicht uninteressant ist ein Vorgang, welcher mit den Beförderungsverhältnissen im Offizierkorps der Marine im Zusammenhange steht. Die „Navy Personnel Act“ von 1899 sieht vor, daß jährlich eine gewisse Anzahl von Vakanzen in den Stellen der Stabsoffiziere und Kapitänleutnants geschaffen werden muß, um das Avancement zu den höheren Stellen im Flusse zu erhalten. Soweit die betreffenden Zahlen in den einzelnen Dienstgraden nicht durch Tod erreicht werden, soll zunächst nach einer zu führenden besonderen Liste „freiwilliger Rücktritt“ (voluntary retirement) und, wenn auch dieser nicht genügt, zwangsweise Verabschiedung (compulsory retirement) auf Grund der Vorschläge einer Kommission von fünf Flaggoffizieren eintreten. Der bekannte Kapitänleutnant Chandler hatte sich nun darüber beschwert, daß diese Gesetzesbestimmung in den letzten Jahren vom Marinedepartement nicht im Sinne des Gesetzgebers ausgeführt worden sei, und der Generalanwalt hat ihm recht gegeben. Die Folge davon ist, daß jetzt eine beträchtliche Anzahl von Verabschiedungen eintreten muß, um das Versäumte nachzuholen, und das Marinedepartement ist angesichts des bestehenden Offiziermangels dadurch in große Verlegenheit gebracht worden. Bis jetzt liegen 18 Abschiedsgesuche vor, und es müssen noch zwangsweise verabschiedet werden 5 Kapitäne zur See, 4 Fregattenkapitäne, 4 Korvettenkapitäne und 2 Kapitänleutnants, so daß 33 Stabsoffizierstellen frei werden. Nach anderen Nachrichten sind diese Zahlen aber noch nicht vollständig.

3. Der Sommerkursus auf dem Naval War College zu Newport, welcher vom 1. Juni bis zum 1. Oktober dauert, ist wegen Offiziermangels nur mit 18 Offizieren besetzt, darunter 3 Generalstabsoffiziere des Heeres und 1 Offizier der Marineinfanterie.

4. An Stelle des ausgeschiedenen Kontreadmirals Stirling ist der Kapitän zur See Brownson zum Flaggoffizier befördert worden.

— Artillerie. 1. Die letzten Unfälle im Geschützwesen der Flotte haben erneut darauf hingewiesen, daß ein Ersatz der älteren, für rauchloses Pulver nicht konstruierten Geschütze durch solche neuesten Modells dringend notwendig ist. Bei der bedauerlichen Sparsamkeit des Kongresses in bezug auf die Vergrößerung der Geschützfabrik stößt die Sache aber auf große Schwierigkeiten. Wie sehr die Leistungsfähigkeit der Fabriken hinter dem Bedarfe zurückgeblieben ist, wird dadurch illustriert, daß den neu in Dienst gestellten Panzerkreuzern noch ein Teil der Geschützausrüstung fehlt, welcher frühestens zum 1. September d. J. geliefert werden kann. Wären diese Schiffe zur vertragsmäßigen Zeit abgeliefert worden, so würde die Armierung noch weit unvollständiger gewesen sein. Dabei sollen auf den Linienschiffen und Panzerkreuzern die Visier- und Richtvorrichtungen noch größtenteils bis zum 1. Januar n. J. geändert bzw. durch neue ersetzt werden.

2. Für das Linienschiff „New Hampshire“ und die Panzerkreuzer „Montana“ und „North Carolina“ ist jetzt die Lieferung der Mittel- und Kleinartillerie durch Privatfirmen ausgeschrieben worden. Es forderten für das Geschützrohr:

	20,3 cm	17,5 cm	15 cm
die Bethlehem Steel Comp. .	21 690 Dollar	19 999 Dollar	12 850 Dollar
die Midvale Steel Comp. . .	17 142 „	14 315 „	12 283 „

Die Lieferung umfaßt 8 20,3 cm, 12 17,5 cm und 32 15 cm Geschütze. Der Unterschied in den Preisen ist auffallend, besonders bei den beiden schwereren Kalibern. Man darf daher gespannt sein, welcher Fabrik der Zuschlag erteilt werden wird.

— Geschwadertätigkeit. 1. Nach dem Berichte des Flottenchefs über die Leistungen der Schiffe der nordatlantischen Flotte sind die Ergebnisse der Geschützschießübungen ausgezeichnete gewesen. Alle Schiffe, mit Ausnahme von zweien, haben bessere Treffresultate erzielt als im vorigen Jahre. Weniger haben die Torpedoschießübungen befriedigt.

2. Hinsichtlich des Dockens und der kleineren Reparaturen bei der nordatlantischen Flotte ist jetzt zum ersten Male durchgeführt worden, daß nur die Hälfte der Schiffe gleichzeitig die Häfen aufsuchte, während die andere Hälfte Übungen, teilweise im Divisionsverbande, vornahm. Auf diese Weise wurde erreicht, daß stets die Hälfte der Flotte verwendungsbereit blieb. Für den Sommer ist angeordnet, daß die Flotte vom 1. Juli ab in den heimischen Gewässern zu Übungen vereinigt bleibt. Die Herbstschießübungen werden voraussichtlich am 1. November in der Menemshabucht beginnen. Nach deren Beendigung werden die Schiffe wieder auf die Werften gehen, um gleich nach Weihnachten für die Winterübungen in den westindischen Gewässern bereit zu sein.

3. Auf der asiatischen Station ist mittlerweile das neue Flaggschiff „Ohio“ eingetroffen.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. Mai d. Js.:

Linienschiffe:		
„Virginia“	85,5	%
„Nebraska“	70,9	„
„Georgia“	77,8	„
„New Jersey“	81,1	„
„Rhode Island“	86,0	„
„Connecticut“	73,6	„
„Louisiana“	74,8	„
„Vermont“	47,2	„
„Kansas“	51,4	„
„Minnesota“	63,2	„
„Mississippi“	27,0	„
„Idaho“	24,9	„
„New Hampshire“	3,2	„

Panzerkreuzer:		
„California“	75,0	%
„South Dakota“	72,9	„
„Tennessee“	71,8	„
„Washington“	74,2	„
„St. Louis“	63,0	„
„Milwaukee“	72,4	„
„Charleston“	93,8	„
„North Carolina“	3,2	„
„Montana“	3,2	„

2. Der gepanzerte Kreuzer „St. Louis“ ist am 6. Mai auf der Werft von Neafie & Levy zu Philadelphia abgelaufen. Er ist der erste Vertreter einer neuen kleineren Klasse und wird wegen seines schwachen Panzerschutzes in der offiziellen Schiffsliste noch zu den geschützten Kreuzern gerechnet, ist also gewissermaßen ein stärker geschützter Kreuzer. Seine Hauptabmessungen sind: Länge 424 Fuß (179,2 m), größte Breite 66 Fuß (20,1 m), Tiefgang 22½ Fuß (6,9 m), Wasserverdrängung 9855 Tonnen. Die Armierung wird bestehen aus 14 15 cm-SK., 18 7,6 cm und einer größeren Anzahl kleinerer Geschütze. Der Seitenpanzer besteht aus 4 Zoll harveyisierten Stahles, der Kommandoturmpanzer ist 5 Zoll stark, das Schutzdeck 2 Zoll. Als besondere Einrichtung werden erwähnt zwei Lazarette, davon eines für isolierte Kranke, zusammen für 30 Patienten.

3. Erheblich sind die Reparaturkosten an den älteren geschützten Kreuzern. Für die „New York“ werden nicht weniger als 1 Million Dollars gefordert. Das Schiff wurde zuerst 1893 in Dienst gestellt. Die Überholung der „New Orleans“ wird 215000 Dollars kosten. Es war daher schon vorgeschlagen, das Schiff aufzugeben. Der Umstand jedoch, daß der Kreuzer mit nur 2 Kesseln eine Geschwindigkeit von 14 Knoten zu halten vermag, hat zu dem Entschlusse geführt, ihn der Marine zu erhalten, wobei die Armierung erneuert und verstärkt werden soll.

4. Das neue Kanonenboot „Dubuque“ hat bei der Probefahrt 12,85 Knoten erzielt und damit die geforderte Geschwindigkeit von 12,5 Knoten übertroffen.

— Drahtlose Telegraphie. Mit Spannung wird die Fertigstellung der Station zu Honolulu erwartet. Die Entfernung zwischen San Francisco und Honolulu beträgt 2180 Seemeilen, deren Überbrückung man bei dem jetzigen Stande der Funkentelegraphie als höchste Leistung ansieht.

— Verschiedenes. Mit hoher Befriedigung bespricht man die Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse in der Zone des Panamakanals unter dem amerikanischen Regime. Nach den Berichten des obersten Sanitätsbeamten hat die Sterblichkeitsziffer im letzten Jahre nur 14‰ betragen gegenüber 67‰ zur Zeit der Übernahme der Verwaltung. Da seitdem nur verhältnismäßig kurze Zeit verflossen ist, wird man in diese Zahlen einigen Zweifel setzen dürfen, zumal die frühere Statistik schwerlich sehr genau gewesen ist.

⚜

Rußland. Der letzte Akt des großen Trauerspiels in Ostasien ist nun beendet. Nach der Vernichtung der baltischen Flotte in der Koreastraße scheint sich das Kriegsglück, soweit es von den Waffen abhängig ist, endgültig den Japanern zugeneigt zu haben. Über die Schlacht bei Tsuschima ist eingangs näher berichtet. Die russische Flotte ist bis auf wenige Schiffe vernichtet worden oder befindet sich in der Hand des Feindes. Ihre Verluste stellen sich, wie folgt:

Untergegangen: 6 Linienschiffe, 1 Küstenpanzerschiff, 3 große Kreuzer, 2 kleine Kreuzer, 7 Torpedoboote. — Von den Japanern erbeutet: 2 Linienschiffe, 2 Küstenpanzerschiffe. — Tot oder verwundet: 14000 Mann (darunter Admiral Fölkersahm tot). — Gefangen: 6143 Mann (darunter Rojestvenski und Nebogatow). — Entkommen sind: Kleiner Kreuzer „Almas“ und 2 Torpedoboote nach Wladiwostok, 2 große Kreuzer und 1 kleiner Kreuzer unter Admiral Enquist nach Manila, wo sie vorläufig bleiben sollen; im ganzen an Personal 3400 Mann.

Die japanischen Verluste beziffern sich auf: 3 Torpedoboote, 524 tot und verwundet.

Es seien nur in kurzem diejenigen Punkte berührt, deren endgültige Klärung dem späteren Studium des Kampfes vorbehalten bleiben muß. Die Betrachtung des gewaltigen Unterschiedes in den beiderseitigen Verlusten läßt ohne weiteres den Gedanken aufkommen, daß hier nicht ebenbürtige Gegner zusammengestoßen sind. Selbst die unendlich große Mühe, welche Rojestvenski seit ¾ Jahren auf die Besserung der Kampfbereitschaft seiner Flotte verwendet hat, konnte nicht die gewaltigen Mängel ausgleichen, welche die russische Marine in ihrer Ausbildung und, begründet auf einer in der Veranlagung liegenden Abneigung und Ungeeignetheit für den seemännischen Beruf, in ihrem Geist hatte einreißen lassen. Rußland mag jetzt Trost in dem Gedanken finden, daß in wenigen Jahren die Flotte materiell wieder aufgebaut werden kann. Die Leistungsfähigkeit und den Geist des Personals auf eine den heutigen Anforderungen des Seekrieges entsprechende Stufe zu heben, wird eine schwierigere Aufgabe sein. Rojestvenski hat sicher das Beste gewollt. Wenn er nichts erreicht hat, so lag das weniger am Wollen als am Können. Er verkannte sein Ziel. Nicht Wladiwostok, das zweite Port Arthur, durfte es sein, sondern allein der sich vorlagernde Feind. Vernichten mußte er diesen, anders konnte ihm Wladiwostok gar nichts wert sein. Aber immerhin, Ehre dem wackeren Sinn dieses Flottenführes, der nicht nur in äußerlichen Abzeichen der Erste der Flotte war, sondern auch in geistiger Beziehung weit über seine Unterführer hervorragte. Wenn Rußland mehr solcher Männer zur rechten Zeit gehabt hätte, so wäre ihm vielleicht manches Mißgeschick erspart geblieben.

Der Führer der anderen Seite, Admiral Togo, hatte die Schicksalsgunst für sich, an der Spitze sehr geübter und begeisterter Kämpfer zu stehen. In den Berichten

über die Verwendung der Streitkräfte redet Togo immer von den ihm unterstellten Flottenteilen, nie von der „Flotte“. Es deckt sich diese Ausdrucksweise auch mit der zur Anwendung gekommenen Taktik, welche nur ein Eingreifen getrennter selbständiger Verbände von verschiedenen Richtungen her auf dem Kampfplatze zeigt. Die Vereinigung der Feuerwirkung auf den Gegner hat Togo nicht durch einheitliche Führung der geschlossenen Linie erstrebt, sondern er ließ die Geschwader von getrennten Anfangsstellungen aus die Vereinigung auf dem Kampfplatze selbst suchen. Es erfordert solches Verfahren erfahrene und einheitlich durchgeschulte Unterführer, die in dem Willen ihres obersten Führers trotz räumlicher Trennung voll aufgehen. Die Vorteile sind, wenn das gleichzeitige Erscheinen auf dem Kampfplatze gesichert ist, gewiß groß, indem die Biegsamkeit der eigenen Aufstellung eine weit größere Ausnutzung der taktischen Lagen gestattet, als dies der einheitlich geführten Linie möglich ist.

Die Ungleichartigkeit der russischen Schiffe führte zu der verderblichen Teilung der Geschwader, deren Entstehung man eigentlich auf „die Flucht nach vorwärts“ zurückführen kann. Das Streben der Russen bewegte sich in falscher Richtung. Selbst im Kampfe schwebte ihnen nicht das Verderben des Feindes vor, sondern das Durchbrechen nach Wladiwostok. Wenn nur dies gelang, war alles gut, — ob feindliche Kampfeinheiten vernichtet wurden, spielte gar keine Rolle. Bezeichnend hierfür ist die Überlegung, welche Rojestvenski vor dem Eintritt in die Entscheidung angestellt haben soll: „Ich rechne darauf, daß ich mit zwei Dritteln der Flotte nach Wladiwostok durchkomme.“ Von den Verlusten, welche er dem Gegner beizubringen hoffte, kein Wort. Hier liegt der Fehler. Das Ziel der Schiffe voraus, Wladiwostok, ließ auch die Geschütze ihr eigentliches Ziel, den Feind, nicht finden und daher nicht treffen. Es scheint, daß die japanischen Torpedoboote schon am Tage zum ersten Angriff geschritten sind. Hierüber sowie über die augenscheinlich gänzliche Untätigkeit der russischen Torpedoboote dürften spätere Nachrichten von größtem Interesse sein. Noch manche Punkte werden dem den Gang des Gefechts verfolgenden Fachmann auffallen. Die künftige Darstellung des Verlaufes der Schlacht wird hoffentlich eine nutzbringende Kritik zu Wort kommen lassen.

Es sei zum Schluß eine Übersicht über den Bestand der kampffähigen russischen Flotte zu Beginn des Krieges und nach der Vernichtung der letzten Flottenteile gegeben.

Gegenstand	Linienschiffe	Küstenpanzerschiffe	Panzerkanonenboote	Große Kreuzer	Kleine Kreuzer	Große Torpedoboote	Kleine Torpedoboote
Bestand bei Beginn des Krieges . . .	25 (8)	10	5	19	8	35 (5)	114 (26)
Während des Krieges verloren	— 14	— 3	— 2	— 7	— 4	— 15	— 16
Während des Krieges hinzugekommen . .	+ 1	—	—	+ 2	—	+ 15	—
mithin heute noch vorhanden . . .	12 (8)	7	3	14	4	35 (12)	98 (26)
davon in fremden Häfen desarmiert	— 1	—	—	— 4	— 1	— 7	— 4
bleiben in russischem Besitz	11 (8)	7	3	10	3	28 (12)	94 (26)

Die in Klammern beigefügten Zahlen bedeuten die Schiffe der Schwarzen Meer-Flotte.

Italien. Personalien. Vizeadmiral Grenet ist zum Chef des Seedepartements Tarent ernannt.

Vizeadmiral Puliga und Kontreadmiral Gagliardi sind zur Disposition gestellt worden.

— Stapellauf. Torpedoboot „Sagittario" ist auf der Schichauwerft von Stapel gelaufen.

Wenn das der Kammer vorgelegte Flottenprogramm auch den Bau eines 20000 Tonnen-Schlachtschiffes nicht enthält, so wird doch versichert, daß ein solches Schiff beabsichtigt wird, sobald die Pläne fertiggestellt sind.

— Kammerverhandlungen. Der Präsident der Kammer hat in Übereinstimmung mit der Regierung beschlossen, Anfang Juni die Beratung des Marineetats zu Ende zu führen.

Der Budgetkommission wurde eine Tagesordnung vorgelegt des Inhalts: In der Überzeugung, daß unsere Seestreitkräfte verstärkt werden müssen, billigt die Kommission in der Hauptsache den Gesetzentwurf und geht zur Beratung über, die notwendigen Mittel zur Ausführung zu beschaffen.

Der Referent Arlotta weist darauf hin, daß Italiens Überlegenheit im Adriatischen Meere eine willkürliche Annahme sei, die der Begründung entbehre. Ihm sei vielmehr aus sicherster Quelle bekannt, daß in Österreich soeben Kontrakte für den Bau von drei Panzerkreuzern abgeschlossen werden, jeder zu 13000 Tonnen, die zusammen eine Division bilden würden, wohl geeignet, der Division Typ „Vittorio Emanuele" entgegenzutreten.

Nachdem in der Kammersitzung am 16. Juni der Vorsitzende der Untersuchungskommission, Senator Franchetti, nach Beseitigung einiger Differenzen, hervorgerufen durch das Verlangen einer Minorität der Kommission, die Untersuchung auf Personalien auszudehnen, erklärt hatte, daß die Kommission nichts entdeckt habe, was Anlaß zu einem Argwohn geben könne, auch nicht einmal den Anschein einer Inkorrektheit, wendet sich Marineminister Mirabello mit großer Schärfe gegen das System beständiger Verdächtigung der Verwaltungsmaßnahmen, gegen eine parteiische und unaufrichtige Kritik, die entmutigend auf alle diejenigen zurückwirken müsse, die mit aufopfernder Selbstverleugnung an der Verbesserung der Organisation der Marine arbeiten. Dieses System der Verächtlichmachung könne nur das Ansehen der italienischen Marine anderen Marinen gegenüber herabsetzen.

Fortfahrend führt der Minister aus, er habe alle seine Versprechungen erfüllt, sämtliche hauptsächlichen Schiffseinheiten befänden sich in vollkommenster Verfassung und bildeten zwei Geschwader. Die Schaffung eines amerikanischen Geschwaders sei begonnen und die Station im Roten Meer aufrecht erhalten worden. Hiernach entwickelt der Minister das Programm der Schiffbauten. Vgl. Juniheft der „Marine-Rundschau".

In der Kammersitzung vom 17. Juni gibt der Präsident des Staatsrates Fortis die Erklärung ab, daß die Vorlage durch Italiens Interessen geboten sei und daß die Regierung auf ihrer unveränderten Annahme bestehen müsse. Die Notwendigkeit der Verteidigung rühre nicht von Unzuträglichkeiten aus der Vergangenheit her, sondern einfach aus den schnellen Fortschritten, die das Seewesen gemacht habe. Im übrigen habe sich die Regierung auf das unabweisliche Mindestmaß ihrer Forderungen beschränkt. Regierung und Parlament müssen in der Lage sein, unvorhergesehenen Ereignissen entgegentreten zu können. Wenn die Vorlage und die notwendigen Mittel bewilligt seien, werde es der Regierung überlassen bleiben, die Ausführung je nachdem zu beschleunigen oder zu verlangsamen.

Der Schatzminister Carcano gibt die Erklärung ab, daß die Annahme den Staatsschatz durchaus nicht stören und die bestehende Solidität des Budgets nicht beeinträchtigen werde.

Die vom Abgeordneten Battaglieri beantragte Tagesordnung, die die Regierungserklärungen billigt und nach der zur Spezialberatung übergegangen werden soll, wird hiernach mit großer Majorität angenommen, wonach sich das Haus vertagt.



Japan. Schiffsverluste. Eine Anzahl von Schiffsverlusten, deren Geheimhaltung jetzt nicht mehr für erforderlich gehalten wird, ist unmittelbar nach der Seeschlacht bei Tsuschima von der Admiralität offiziell bekannt gegeben. Danach ist das Linienschiff „Yaschima“, wie im Dezemberheft 1904 berichtet, tatsächlich am 15. Mai 1904 durch eine Mine vor Port Arthur zum Sinken gebracht, obgleich der Verlust dieses Schiffes bisher in Abrede gestellt wurde. Ferner sind durch Minen vor Port Arthur verloren gegangen: Am 12. Dezember 1904 der kleine Kreuzer „Takasago“ (vgl. Februarheft 1905), am 17. Mai 1904 der Torpedobootszerstörer „Akazuki“ (1902 bei Yarrow erbaut, 31 Seemeilen Geschwindigkeit) und am 3. September 1904 der Torpedobootszerstörer „Hayatori“ (1903 in Yokusuka erbaut). Infolge einer Kollision ging am 17. Mai 1904 das Kanonenboot „Oschima“ (640 Tonnen, 13 Seemeilen Geschwindigkeit) verloren und durch Strandung am 6. September 1904 das Kanonenboot „Atago“, ein älteres Fahrzeug ohne besonderen Gefechtswert.

Die Verluste in der Schlacht bei Tsuschima werden japanischerseits auf drei Torpedoboote angegeben.

— Mannschaftsverluste. Die Gesamtverluste der Marine an Personal betragen nach offiziellen Angaben an Toten und Verwundeten insgesamt 3670 Köpfe. Hiervon sind tot 221 Offiziere und 1782 Mann, verwundet 170 Offiziere und 1497 Mann.

— Genommene Schiffe. Die in der Schlacht bei Tsuschima erbeuteten russischen Schiffe sind der japanischen Flotte einverleibt und haben folgende Namen erhalten: Das Linienschiff „Orel“ heißt jetzt „Iwami“, das Linienschiff „Imperator Nicolai I.“ heißt „Ikischima“, die Küstenpanzerschiffe „General-Admiral Apraxin“ und „Admiral Ssenjawin“ heißen „Okinoschima“ bzw. „Minoschima“ und der Torpedobootszerstörer „Bjedovy“ heißt jetzt „Hatsuki“.

Nach Nachrichten aus Tokio ist am 3. Juni der große Kreuzer „Warjag“ in Tschimulpo und am 24. Juni der Panzerkreuzer „Bajan“ in Port Arthur wieder flottgemacht. Nachrichten über den Zustand der gehobenen Schiffe fehlen.

— Aufgebrachte Handelsschiffe. Nach einer Zusammenstellung der „Shipping Gazette“ haben die Japaner in der Zeit vom 5. Februar 1904 bis zum 10. Mai 1905 insgesamt 55 Handelsschiffe mit einem Raumgehalt von 136 489 Tonnen aufgebracht. Hiervon wurden wieder freigegeben 11 Schiffe mit 27 589 Tonnen, so daß also im japanischen Besitz verblieben 44 Schiffe mit 108 900 Tonnen. Der Nationalität nach verteilen sich die beschlagnahmten Schiffe, wie folgt: England 16, Rußland 15, Deutschland 5, Österreich-Ungarn und Schweden je 2, Frankreich, Holland, Norwegen und die Vereinigten Staaten je 1.



Schweden und Norwegen. Die Ereignisse des Monats Juni haben den seit langem erwarteten Bruch der Union zwischen den beiden Staaten der skandinavischen Halbinsel zur Tatsache gemacht. Im allgemeinen hat man in Schweden eine sehr ruhige Beurteilung der Lage gezeigt, wenn es auch nicht an energischen Forderungen zur Aufrechterhaltung des alten Zustandes mit Waffengewalt gefehlt hat. Norwegen hatte schon im Frühjahr den bevorstehenden Zwist, wie die vermehrten Sommerübungen

in Heer und Flotte zeigen, in ernste Erwägung gezogen und seine Maßnahmen getroffen, um im richtigen Augenblick bereit zu sein. Schweden tat dergleichen Schritte nicht. Erst jetzt, nach Eintritt der Entscheidung, werden Stimmen laut, welche die beschleunigte Bereitstellung der Wehrmacht fordern.

Wenn auch allem Anschein nach ein friedlicher Ausgleich zu erwarten ist, so ist es doch interessant, durch den folgenden Vergleich der Streitkräfte ein Bild der gegenseitigen Kampfstärke sich vor Augen zu führen:

Schweden.

Die Friedensstärke des Heeres beträgt:

28 Infanterie-Regimenter,
8 Kavallerie-Regimenter,
6 Feldartillerie-Regimenter,
2 Fußartillerie-Regimenter,
2 Pionier-Bataillone,
2 Telegraphen-Kompagnien,
12 Trainkorps,
mit 21 500 Mann Stammpersonal,
24 000 Mann Wehrpflichtige des ersten ununterbrochenen Dienstjahres,
30 000 Mann Wehrpflichtige der Reserve.

Insgesamt dürfte in der ersten Zeit nach einer Mobilmachung die Gesamtstärke des Heeres etwa 75 000 Mann nicht übersteigen.

Die schwedische Flotte zählt:

11 Küstenpanzerschiffe (außerdem 1 im Bau), aus den letzten 15 Jahren stammend, von der Größe der „Ägir"-Klasse,
11 Panzerkanonenboote, 30 Jahre alt, die Hälfte 500 Tonnen groß, die andere Hälfte 1500 Tonnen groß,
1 kleiner geschützter Kreuzer, neu,
7 große Torpedoboote,
31 kleine Torpedoboote,
10 alte ungeschützte kleine Kanonenboote.

Norwegen.

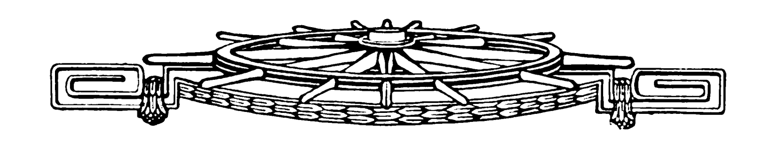
Die Friedensstärke des Heeres beträgt:

20 Infanterie-Regimenter,
3 Kavallerie-Regimenter,
3 Feldartillerie-Regimenter,
6 Fußartillerie-Bataillone,
Pioniere und Trains
mit 7000 Mann Stammpersonal,
25 000 Mann insgesamt zur Zeit der jährlichen Übungen.

Die norwegische Armee kann mit Ausspruch einer Mobilmachung zunächst nur etwa 25 000 Mann ins Feld stellen, welche Zahl nur allmählich durch Einziehung der Landwehr vermehrt werden kann.

Die norwegische Flotte zählt:

4 Küstenpanzerschiffe neuester Bauart, „Ägir"-Größe (2 noch außerdem im Bau.
4 alte (30 Jahre) 1500 Tonnen große Panzerkanonenboote,
2 kleine geschützte Kreuzer (15 Jahre alt),
2 kleine ungeschützte Kreuzer (alt),
1 großes Torpedoboot,
34 kleine Torpedoboote,
12 alte ungeschützte kleine Kanonenboote.



Literatur.

Kaiserliche Marine — Deutsche Seewarte: **Atlas der Gezeiten und Gezeitenströme** für das Gebiet der Nordsee und der britischen Gewässer. Herausgegeben von der Deutschen Seewarte. 2 Seiten und 12 Tafeln. — Preis gebunden 6 Mark;

— —, **Atlas der Stromversetzungen auf den wichtigsten Dampferwegen im Indischen Ozean und in den ostasiatischen Gewässern.** Herausgegeben von der Deutschen Seewarte. 8 Seiten und 52 Tafeln. — Preis gebunden 15 Mark — beide Hamburg 1905. L. Friederichsen & Co., Inhaber Dr. L. Friederichsen.

Zwei Kartenwerke, die in hervorragender Weise den praktischen Bedürfnissen der Seeschiffahrt entgegenkommen.

Das erste ist eine Gabe für den größten Teil der deutschen Seeschiffahrt. Zwar findet man bisher in den vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen Gezeitentafeln, in den Seemannschen zwölf Stromkarten für jede Stunde der Tide bei Dover, umfassend das Gebiet der südlichen Nordsee, des Englischen Kanals und des südlichen Teiles des Irischen Kanals, und in den von der Seewarte herausgegebenen Segelhandbüchern für den Englischen Kanal und die englische Westküste, den Vierteljahrskarten für die Nord- und Ostsee graphische Darstellungen des Verlaufes der Gezeiten und Gezeitenströme in der Nordsee und dem Englischen und Irischen Kanal; doch nur für jedes Gewässer für sich. Hier ist zum erstenmal eine umfassende Darstellung gegeben, aus der sich ein vollständiger Überblick dieser zusammenhängenden Erscheinungen ergibt und in so klarer, leicht verständlicher Weise, daß eine Erklärung der Tafeln überflüssig erscheint. Für die Ausführung ist der im Segelhandbuch für den Englischen Kanal, herausgegeben von der Deutschen Seewarte, zuerst angewandte Zweifarbendruck gewählt, die Flutströmung ist blau, die Ebbeströmung gelb bezeichnet, die Gebiete des Kenterns, Stauwasser oder Stromlosigkeit, sind weiß gehalten. Die Stärke des Stromes ist durch verschieden lange und starke schwarze Pfeile gekennzeichnet. Bei jedem Ort ist die gleichzeitige Gezeitenphase angegeben. Die zwölf Karten stellen, beginnend mit Hochwasser bei Dover oder 1 Stunde vor Hochwasser in Cuxhaven jede Stunde der Gezeitenphase dar. Erläuternde Bemerkungen über allgemeine und besondere Verhältnisse, in denen der Verlauf der Gezeiten zusammenfassend dargelegt wird, über den Einfluß, den der Wind auf diese und die Strömung hat, sind den Tafeln vorausgeschickt.

Mit dem Atlas der Stromversetzungen usw. verfolgt die Seewarte den zuerst auf den Monatskarten des Nordatlantischen Ozeans mit der Darstellung von Stromversetzungen auf den Dampferwegen zwischen dem Englischen Kanal und der Magellanstraße beschrittenen Weg der Darstellung der Stromverhältnisse auf räumlich, entsprechend den Bedürfnissen der Praxis, umschriebenen Gebieten nach der Braultschen Methode, d. h. durch Vereinigung der prozentualen Häufigkeit und der mittleren Stärken in einem Kompaßsterne. Für den praktischen Gebrauch bietet diese Darstellungsweise große Vorteile gegenüber der schwer übersichtlichen der bisherigen englischen Stromkarten für die Weltmeere. Alle Angaben beruhen ausschließlich auf Beobachtungen deutscher Dampfer, und so bietet dies Werk auch einen erfreulichen Beweis der wissenschaftlichen Tätigkeit unserer Dampferführer und -Offiziere. Auf je zwölf Monatskarten sind die Stromverhältnisse auf folgenden Dampferwegen dargestellt: Zwischen dem Golf von Aden und der Agulhasbank einerseits und Singapur anderseits, zwischen Singapur und Yokohama, zwischen Ceylon und Kap Leeuwin (Australien) und an der Südküste Australiens.

Die Stromrichtungen sind durch blaue Pfeile gegeben, deren Stärke und Länge verschieden ist, je nach der prozentualen Häufigkeit und der mittleren Stärke ihres Vorkommens. Die Pfeile gehen vom Mittelpunkte eines Kompaßkreises aus, dessen Durchmesser der prozentualen Häufigkeit des Vorkommens von Stromstillen entspricht, die in Zahlen im Kreise eingeschrieben ist; Besteckunterschiede unter 6 Seemeilen sind dabei als Stromstillen gerechnet. Jede Karte enthält die Erklärung der Zeichen und den Maßstab für die Angaben der Pfeile, außerdem eine tabellarische Zusammenstellung der Stromverhältnisse. Vorangeschickt sind erläuternde Bemerkungen zu den einzelnen Karten des Atlas, die kurze, zusammenfassende Übersichten geben. Zu wünschen wäre die Aufnahme einer rechtweisenden Kompaßrose auf jeder Karte zur Erleichterung des Ablesens der Stromrichtung und vielleicht auch die Angabe der Mißweisung nebst jährlicher Änderung, da der Maßstab der Karten zum Eintragen des Bestecks genügt und diese so den Gebrauch von Überseglern nebenbei entbehrlich machen würden. Die gebräuchlichen Dampferwege sind in blauen gestrichelten Linien gegeben. Das wertvolle Werk ist des weiteren als Programm zu begrüßen, da die Seewarte die Darstellung der Stromverhältnisse des gesamten Ozeans in derselben Weise plant, ein Werk, das sich würdig der Quadratarbeit für den Atlantischen Ozean anschließen und wie diese unter Mitwirkung durch Mitteilung des Beobachtungsmaterials des Königl. Niederländischen Meteorologischen Instituts zu Utrecht und unter Verwertung auch der Segelschiffsbeobachtungen ausgeführt werden soll.

Ausführung und Ausstattung machen dem bekannten geographischen Verlage alle Ehre.

Im Anschlusse an diese beiden sei noch eine dritte neuerliche Veröffentlichung der Deutschen Seewarte erwähnt, obwohl sie der Redaktion nicht zur Besprechung zugegangen ist:

Kaiserliche Marine — Deutsche Seewarte: **Dampferhandbuch für den Atlantischen Ozean.** Herausgegeben von der Deutschen Seewarte. — Hamburg 1905, in Kommission bei L. Friederichsen & Co. — **Preis gebunden 5 Mark.**

Es ist dies der Erstling einer neuen Reihe von Werken über die drei Weltmeere, die für die Schiffahrt zumeist in Betracht kommen und im Gegensatz zu den früher erschienenen drei Segelhandbüchern mit Atlanten insbesondere für die Bedürfnisse der Dampfschiffahrt berechnet. Etwas Ähnliches, wenn auch bei weitem nicht so Ausführliches boten bisher nur die vom Hydrographischen Amt der britischen Admiralität herausgegebenen Ocean routes for steamships. Das Dampferhandbuch unterscheidet sich streng von den bisherigen Segelhandbüchern oder Handbüchern, die im wesentlichen Küstenbeschreibung geben, es gibt lediglich Anweisungen für Dampfer zur Fahrt über den Ozean unter Hinweis auf die besten, in Betracht kommenden Küstenhandbücher und Spezialkarten, die am Schlusse jedes Weges angeführt sind.

Der allgemeine Teil bringt eine gedrängte Übersicht der physikalischen Verhältnisse auf dem Atlantischen Ozean und ihres Einflusses auf Dampferfahrten; der zweite „besondere" Teil enthält 185 Dampferwege, die alle für Sicherung schneller Reisen unter Berücksichtigung der Größe und Geschwindigkeit der Dampfer dienlichen Umstände, die aus den Seekarten und Küstenbeschreibungen nicht zu ersehen sind, behandeln. Ansteuerungs- und Abfahrtspunkte, Entfernungstabellen, 17 Tafeln und 25 Textfiguren vermehren den praktischen Wert des Buches. Ein Umstand dürfte bei dem praktischen Gebrauche sich störend bemerkbar machen: Die Kurse sind rechtweisend in Graden von 0° bis 360°, die Peilungen dagegen ebenso mißweisend gegeben mit dahinter in Klammern gesetzter Strichbezeichnung.

Bei der Bearbeitung hat sich, wie das Vorwort mitteilt, ergeben: Je mehr man sich in den Gegenstand vertieft, desto klarer wird die Forderung für jeden Dampferführer, auch für den Führer schneller und kräftiger Dampfer, auf jeder einzelnen Reise Wind, Wetter und Strom immer von

neuem zu berücksichtigen und den Kurs den jeweiligen Verhältnissen anzupassen. Nichts ist verkehrter, als ein Durchhalten unter allen Umständen.

Jedenfalls ist die deutsche Seeschiffahrt, insbesondere die Dampfschiffahrt, für diese drei Neuerscheinungen der Kaiserlichen Marine, Deutsche Seewarte, zu Dank verpflichtet. M.

Vor 2 Jahren wurde in Stockholm unter dem Namen „Marinlitteratur Föreningen" eine Gesellschaft gebildet, die den Zweck hat, Schriften, welche das Seekriegs- und Küstenverteidigungswesen betreffen, herauszugeben, um zum Entstehen und zur Verbreitung einer guten Marineliteratur beizutragen.

Im Verlage der Gesellschaft sind bis jetzt folgende Arbeiten erschienen (wir geben die Titel in Übersetzung wieder):

Die Handelsblockade und der wahrscheinliche Einfluß einer solchen auf Schweden. Von C. E. Holmberg, Oberleutnant z. S. — Preis 2 Kronen.

Der Einfluß der Seemacht auf Feldzüge zu Lande nach der Schlacht bei Waterloo. Von C. E. Callwell. Übersetzung nebst Anhang von H. Gisiko, Kapitänleutnant. — Preis 3,50 Kronen.

Die Marineorganisationen der europäischen und der hervorragenden anderen auswärtigen Staaten. Von O. Lybeck, Kapitänleutnant. — Preis 3 Kronen.

In Vorbereitung befindet sich: **Maritime Operationsbasen.**

Die Gesellschaft hat uns die Zusendung ihrer weiteren Veröffentlichungen in Aussicht gestellt; zu einer eingehenden Besprechung der Arbeiten fehlen uns der Raum und die Zeit, wenngleich die Sprache bei ihrer Ähnlichkeit mit dem Niederdeutschen im Lesen nicht allzuviel Schwierigkeiten macht; wir werden seinerzeit gern auf die weiteren Arbeiten der „Föreningen" zurückkommen.

Reichs-Marine-Amt: **Segelhandbuch für das Mittelmeer.** I. Teil: Ostküste Spaniens und Balearen, Südküste Frankreichs und Korsika. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis gebunden 3 Mark.

Beiheft hierzu: 31 Tafeln mit 155 Küstenansichten. — Preis 3 Mark.

Das Segelhandbuch ist in der bekannten, bewährten Einteilung ausgeführt und bringt nach den allgemeinen Angaben über Betonnung, Hafenordnungen, Signalstationen und dergleichen, Wetter, Wind und Strömungen, Segelanweisungen für Dampfer und Segler, Mißweisungsverhältnisse und Küstenbeschreibung des Gebietes. Sämtliche Kurse und Peilungen sind rechtweisend in Graden von 0° bis 360° und dahinter eingeklammert in Strich mißweisend gegeben. Der besonderen Beachtung seien die Bemerkungen auf Seite IV über die Zuverlässigkeit von Segelhandbüchern und Segelanweisungen empfohlen. Die Küstenansichten werden sich beim Gebrauch sehr nützlich erweisen, sie sind gut und deutlich ausgeführt. M.

Graphischer Kalender für 1905. Eine übersichtliche, gemeinverständliche Darstellung über die für das bürgerliche Leben vorherrschend in Betracht kommenden Himmelserscheinungen: Aufgang, Kulmination, Untergang der Sonne und des Mondes sowie Tageslänge, Mondscheindauer usw. Nebst einer Beilage, enthaltend: Aufgang, Kulmination und Untergang usw. der vier hellen Planeten Venus, Jupiter, Mars, Saturn mit gleichzeitiger Angabe der Sonnenauf- und -untergänge. Fünf Tafeln in Farbendruck. Entworfen und nach astronomischen Ephemeriden reduziert von C. Brinschwitz. — Leipzig 1904. W. Engelmann. — Ausgabe A für Norddeutschland, Ausgabe B für Süddeutschland. — Preis je 1,25 Mark.

Ein vortrefflicher Gedanke, dieser graphische Kalender, der auf einen Blick ohne jede Rechnung wichtige Fragen des täglichen Lebens, wie Tageslänge, Mondscheindauer,

erkennen läßt und dazu durch eine klare, allgemeinverständliche Erklärung die täglich sich vor unseren Augen vollziehenden astronomischen Vorgänge dem Verständnis nahe bringt. Die Zeitangaben sind in Ortszeit gemacht und auf 52° 30′ N-Breite bezogen, beigefügte Tafeln ermöglichen schnelle und leichte Übertragung in mitteleuropäische Zeit und auf die Breite des Benutzers. Auch für die Schulen ist diese gemeinverständliche Einführung in die Himmelskunde als Lehrmittel sehr zu empfehlen. Für Seegebrauch wäre die Ausdehnung auf die Sterne erster Größe zu wünschen. M.

Friedrich Lange: **Reines Deutschtum.** Vierte, stark vermehrte Auflage. — Berlin, bei Alexander Duncker. — Preis 4 Mark.

Das Langesche Buch stellt ein nicht uninteressantes Experiment dar. Der Herr Verfasser hat eine Reihe von Aufsätzen und Abhandlungen, die er vor 10 bis 12 Jahren und länger der Tagespresse anvertraute, als Buch zusammengefaßt und daran, zumeist in der Form von Anmerkungen, Betrachtungen darüber angeknüpft, inwieweit er sich als richtiger Prophet erwiesen, und inwiefern wir auf dem von ihm behandelten Gebiete Fortschritte und Verbesserungen zu verzeichnen haben. Das Ergebnis ist nicht überall ein erfreuliches, denn es ist wohl nicht in Abrede zu stellen, daß die lange Friedenszeit und der wirtschaftliche Aufschwung bei uns auf nationalem und ethischem Gebiete mehr Verfallerscheinungen als eine aufstrebende Richtung gezeitigt haben. Von den Aufsätzen des Buches seien folgende genannt: „Vom Deutschen Reiche zum deutschen Vaterlande" (1892), „Der deutsche Kulturgehalt unserer Wehrkraft" (1901), „Deutsche Politik" (1893), „Rassenaristokratie" (1900). Ein Anhang bringt eine Darstellung der „Nationalen Arbeit und Erlebnisse" des Verfassers. Hier seien genannt: „Kolonialpolitische Erinnerungen" (begonnen 1889, ergänzt 1893 und 1904), „Deutsche Schulreform" (Darstellung von 1886 bis 1904), „Deutsche Zeitung" und „Die nationale Reform unseres Parteiwesens". Man braucht mit sehr vielem, was Lange sagt, nicht übereinzustimmen, man kann sich mit ihm in sehr vielen Beziehungen in direktem Gegensatz befinden; den idealen, von reinem Patriotismus getragenen Sinn, der durch seine Arbeiten hindurchleuchtet, wird aber auch der Gegner anerkennen müssen und alles in allem ist sein Buch ein Werk, das volle Beachtung verdient.

René, Carl: **Kamerun und die deutsche Tsádsee-Eisenbahn.** Unter Benutzung amtlichen Materials und Mitarbeit des Geheimen Regierungsrates Professor Dr. F. Wohltmann zu Bonn a. Rh. Mit 37 Textbildern und 22 Tafeln nach Originalaufnahmen der Kamerun-Eisenbahn-Expedition 1902/03, des Majors v. Morgen und der Hauptleute v. Besser, Glauning und Ramsay, sowie mit 3 Karten. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 6,50 Mark.

Verfasser ist der Direktor des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats. In der Absicht, die öffentliche Aufmerksamkeit auf dieses Unternehmen hinzuweisen und ihr dessen Aussichten greifbar vor Augen zu führen, schildert Verfasser nächst Land und Leuten von Kamerun die natürlichen Hilfsmittel dieser Kolonie und die Arbeit, die bisher für ihre Entwicklung geleistet ist. Sodann bespricht er den Bau und die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen, die bisher mit der Ausschließung des dunklen Erdteils begonnen haben, und die Tätigkeit der Gesellschaften, welche sich die von der wirtschaftlichen Ausbeutung der Kolonie, sowie insbesondere die von der Tsádsee-Bahn zu erhoffenden Vorteile in großem Maßstabe zunutze zu machen willens sind. Die besonderen Verhältnisse dieser Bahn und die bisher für ihre Finanzierung und den Bau geleisteten Vorarbeiten bilden die Schlußkapitel der Arbeit. Zahlreiche Abbildungen, einige Karten und statistische Übersichten sind zu besserer Erläuterung beigegeben. Wir zweifeln nicht, daß das Buch innerhalb der Marine lebhaftem Interesse begegnen wird.

Als neu im Verlage von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, erschienen sind anzumerken:

Armee-Rangliste für 1905 — Preis 7,50 Mark, gebunden 9 Mark;

Marine-Rangliste für 1905 — Preis 2,50 Mark, gebunden 3,25 Mark; — und

Rangliste der Beamten der Kaiserlichen Marine für 1905 — Preis 2 Mark, gebunden 2,60 Mark.

Ch. H. Hawes: **Im äußersten Osten.** Von Korea über Wladiwostok nach der Insel Sachalin. Autorisierte Übersetzung aus dem Englischen. — Berlin. Verlag der Königl. Hofbuchhandlung Karl Siegismund. — Preis 9 Mark, gebunden 10 Mark.

Der vorgenannte Titel ist noch zu vervollständigen durch die Worte: „Reisen und Forschungen unter den Eingeborenen und russischen Verbrechern", und speziell mit dem letzten Teile ist der wesentlichste Teil des Buches gekennzeichnet. Es schildert im großen und ganzen äußerst unerfreuliche Verhältnisse, die freilich sehr geeignet erscheinen, manche Vorgänge der jüngsten Vergangenheit verständlich zu machen. Darüber hinaus bringt das Buch Berichte über den Besuch bei den Giljaken und Orotschonen, Volksstämmen, von denen kaum mehr als die Namen früher einmal in unsere Ohren klangen. All' jene Bezirke des „Fernen Ostens" sind zur Zeit unserem Interesse durch den Krieg näher gerückt, über ihre Geschicke wird vielleicht schon eine nahe Zukunft entscheiden, und dieser Umstand allein läßt ein Buch lesenswert erscheinen, das eine so reiche Fülle selbst geschauter und höchst lebendig geschilderter Eindrücke dem Leser vor Augen führt. Die zahlreichen Abbildungen sind dem dargestellten Milieu sehr gut angepaßt; manche von ihnen würde man gern missen, wenn an ihre Stelle liebenswürdigere Gegenstände gesetzt werden könnten.

Die **„Deutsche Alpenzeitung"** (Gustav Lammers, München — Preis des Heftes 60 Pfennig) hat ihr Maiheft als Sonderheft ausgestaltet und bringt darin die sehr lesenswerte Schilderung einer Nordlandsfahrt von Albert Halbe, die ihr Verfasser zugleich als Seefahrt nach Norwegens Schären und als Bergtourist aufgefaßt und geschildert hat. Dem Heft ist neben zahlreichen, gut ausgeführten Photographien und gezeichneten Vignetten auch eine Reihe von Kunstblättern beigefügt worden, die das Land der Mitternachtssonne sehr lebendig veranschaulichen. Wir möchten der „Alpenzeitung" unseren Glückwunsch zu ihrem Ausflug in unser Element nicht vorenthalten.

Der Krieg zwischen Rußland und Japan. Auf Grund zuverlässiger Quellen bearbeitet von Walter Erdmann v. Kalinowski, königl. preuß. Hauptmann a. D. — Heft 5. Mit 3 Skizzen. — Verlag der Liebelschen Buchhandlung, Berlin. — Preis 1,75 Mark.

Von der oben genannten Schrift, die wir im vorigen Jahrgang — Seite 618 und 877 — bereits erwähnten, liegt ein neues, das fünfte Heft vor. Dasselbe behandelt u. a. die Ausreise des baltischen Geschwaders und den Zwischenfall von Hull und reicht im übrigen bis zum Fall von Port Arthur, an den es kritische Betrachtungen über die dadurch geschaffene Kriegslage anknüpft. Wenn wir früher gegen eine die Ereignisse begleitende Geschichtschreibung skeptisch waren, so möchten wir doch jetzt, wo bei der langen Dauer des Krieges die Tagespresse für den wünschenswerten Überblick immer mehr versagt, das durch diese Hefte geschaffene Hilfsmittel doch für recht nützlich auch für militärische Leser halten und empfehlen die Schrift der verdienten Beachtung.

Besteht eine gelbe Gefahr? Von Graf v. Wilamovitz-Moellendorf, z. Zt. Leutnant im Ostasiatischen Reiter-Regiment. — A. Steins Verlagsbuchhandlung, Potsdam. — Preis 1,50 Mark.

Die oft gestellte Frage findet in der vorliegenden, 5½ Bogen starken Schrift eine sehr verständige Beantwortung, deren hauptsächlichsten Wert wir in dem Nachweis erblicken,

daß es für das Germanentum näher liegende Gefahren gibt, als sie vonseiten der Mongolen drohen. Diese würden, zumal wenn dereinst der Chinaman sich seiner militärischen Eigenschaften erinnert, einen ganz gewaltigen Druck auf die Völker ausüben, die in Ostasien den Interessen der gelben Rasse unbequem sind; damit würden sie aber zugleich ein erhebliches Gegengewicht gegen das Slaventum bei seinem Vordrängen nach Westeuropa bilden, und insofern hat Deutschland jedenfalls kein Interesse daran, in dem gegenwärtigen Ringen zwischen Slaven und Mongolen den letzteren eine Niederlage zu wünschen. Es wird sich vielleicht auch gegen diese Thesen manches sagen lassen, jedenfalls verdient aber die kleine Schrift Beachtung, insbesondere auch in militärischen Kreisen.

Das **„Verzeichnis der Kaiserlich Deutschen Konsulate"** und das **„Verzeichnis der Konsuln im Deutschen Reich"** für 1905 sind im Verlage von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin, zum Preise von je 1,25 Mark neu erschienen. Das erstgenannte Verzeichnis hat hauptsächlich den Zweck, dem beteiligten Publikum das Angehen unserer Konsuln im Auslande zu erleichtern, für welches es einer Vermittlung des Auswärtigen Amtes nicht bedarf.

„Kritische Blätter für die gesamten Sozialwissenschaften" — Verlag von O. V. Böhmert, Dresden — ist der Titel einer neuen Zeitschrift, deren Zweck es ist, die Besprechung der gesamten auf dem bezeichneten Gebiet erscheinenden Literatur einschließlich der Aufsätze in Zeitschriften und wichtiger Ergebnisse der Tagespresse zusammenzufassen. Bei dem großen Umfang der Materie ist das ein sehr dankenswertes Beginnen, dessen Nützlichkeit auch für den Leserkreis der „Marine-Rundschau" auf der Hand liegt. Die Zeitschrift soll in Monatsheften erscheinen. Der Jahrgang kostet 24,— Mark.

Die „Marine russe" des Kapitän Klado, deren französische Übersetzung wir im Maiheft, S. 668, erwähnten, hat nunmehr in A. v. Drygalski auch ihren Übersetzer ins Deutsche gefunden. Das Buch ist unter dem Titel **„Die russische Seemacht usw."** im Verlage der Hofbuchhandlung von Karl Siegismund, Berlin, erschienen und kostet 3,— Mark. Die Übersetzung, die sich nach Möglichkeit an den Wortlaut des Originals gehalten hat und nur einige wenige unwesentliche Kürzungen in Nebensachen aufweist, dürfte vielfach willkommen sein.

Deutsch-Südwestafrika. Ein offenes Wort von Eugen Wolf. — München, Jos. Köselsche Buchhandlung. — Preis 50 Pfennig.

Über Deutsch-Südwestafrika und die Ursachen des dortigen Aufstandes sind schon viele „offene Worte" gesprochen worden. Eugen Wolf entnimmt seiner langjährigen Bekanntschaft mit unseren Kolonien und der ihnen gewidmeten literarischen Tätigkeit das Recht, auch seinerseits ein solches „offenes Wort" zu reden, das immerhin, wenn auch nicht allzuviel Neues, doch manches Beherzigenswerte enthält und hoffentlich in einem breiteren Leserkreise, dem in unseren Kolonien leider allzuvieles immer fremd und neu bleiben wird, die verdiente Beachtung findet.

Studien zur Frage der Gasturbine. Von Rudolf Barkow. — Rostock, C. C. Volckmann. 1905.

Das Schriftchen hat sich zur Aufgabe gestellt, einen Beitrag zur Beurteilung der Möglichkeit für Konstruktion einer Gasturbine zu geben.

Auf eine für die seemännische Praxis sehr nützliche Zusammenstellung: **„Einrichtungen zur Bestimmung der Deviation und zur Kompensierung der Kompasse auf eisernen Schiffen in den an der Nord- und Ostsee gelegenen Häfen"** sei hier besonders aufmerksam gemacht. Sie befindet sich auf der Rückseite der von der Deutschen Seewarte

am 27. Februar 1905 herausgegebenen „Vierteljahrskarte für die Nordsee und Ostsee“, Frühling 1905. Die Peilungen sind sowohl rechtweisend (rw.) als mißweisend (mw.) gegeben; die Mißweisung bezieht sich auf das Jahr 1905, jährliche Abnahme 4′ bis 5′.

Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin, herausgegeben von deren Direktor Geh. Rat Professor Dr. Ferdinand Frhr. v. Richthofen. — Sechstes Heft: **Die deutschen Meere im Rahmen der internationalen Meeresforschung.** Von Dr. Otto Krümmel, Professor der Geographie an der Universität Kiel. Mit 3 Tafeln und 12 Abbildungen. — E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin. — Preis 1,50 Mark.

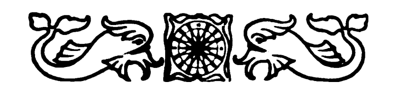
Der wohlbekannte Verfasser bespricht in der Einleitung kurz die Entstehung und die Ziele — wirtschaftliche und wissenschaftliche — der internationalen Meeresforschung der nordischen Meere und gibt dann, so weit dies in zwei Vorträgen möglich ist, das, was wir bisher über ihre Entstehung, Bodengestalt, Salzgehalt und Strömungen wissen. M.

Die Dampfturbine von Rateau, mit besonderer Berücksichtigung ihrer Verwendung als Schiffsmaschine. Von Max Dietrich. — Rostock, C. E. Volckmann. 1905.

Der Verfasser kommt zu dem Schluß, die Rateau-Turbinen gehören zu denjenigen Ausführungen, die mit den übrigen Systemen auf gleicher Höhe stehen, und es ist zu erwarten, daß man auch hier durch Verbesserungen noch günstigere Resultate erzielen und ein immer vollkommener werdendes System erhalten wird.

Quittons la Méditerranée et la Mer de Chine. Routine et traditions navales. Capitaine Sorb. — Paris 1905. R. Chapelot & Cie, Librairie militaire.

Verfasser gelangt zu seiner seltsam klingenden Devise aus der Erwägung, daß der nächste Kriegsschauplatz für Frankreich nicht im Mittelmeer oder in Ostasien, sondern in der Nordsee liegen werde. In Brest müsse ein Geschwader von Linienschiffen sich sammeln und dahinter eine Armee, bereit nach England hinüberzugehen, wenn die Seeschlacht im Ärmelkanal geschlagen. — Als Rußland, Frankreich und Deutschland zugleich sich anschickten, ihre Flotten über das bisherige Maß hinaus zu entwickeln, habe England früher nie gekannte Anstrengungen gemacht, um, wenn es sein müßte, alle drei Seemächte zugleich zu bekriegen. Bald habe England es aber zweckmäßiger befunden, nach älterer Methode zu verfahren, daher „les relations cordiales“ mit Frankreich; nun sei Rußland bis auf weiteres ausgeschaltet, jetzt also sei der Zeitpunkt für die Briten gekommen, zunächst sich des unbequemen Rivalen in Deutschland zu entledigen; solle Frankreich warten „à voir venir notre tour?“ In einem Bündnis mit England werde lediglich dieses die Rolle des lachenden Dritten spielen, alle dränge darauf hin, daß die Festlandsmächte sich fest gegen England zusammenschlössen; die Wahrscheinlichkeit kriegerischer Verwicklungen an den Festlandsgrenzen schwinde mehr und mehr, aber ein Zusammenschluß der Flotten Frankreichs und Deutschlands werde das Gegengewicht bilden, das gegen Englands maßlose Ansprüche möglich sei. — Ob diese Auffassung des Kapitäns Sorb in Frankreich volles Verständnis und Widerhall findet, wir wissen es nicht; sehr bemerkenswert aber bleibt, daß sie ausgesprochen und in die Debatte hineingeworfen wurde.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Abbot, H. L.: Problems of the Panama Canal. — New York 1905. Macmillian & Co. — 6 sh. 6 d.

Bantlin, A.: Amerikanische Dampfturbinen. — Stuttgart 1905. A. Kröner. — 3,00 Mark.

* Bethge: Die geschichtliche Entwicklung der württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrt. — Stuttgart 1905. J. B. Metzler. — 1,00 Mark.

Condamy: Colonisation militaire. — Paris 1905. Ch. Lavauzelle. — 2,00 Mark.

* Damaschke, A.: Geschichte der Nationalökonomie. 2. Auflage. — Jena 1905. G. Fischer. — 2,50 Mark.

Dautremer, J.: La Chine pour tous. — Paris 1905. Ch. Lavauzelle. — 1,60 Mark.

* Dix, C. C.: The world's navies in the Boxer rebellion (China 1900). — London 1905. Digby, Long & Co. — 7 sh. 6 d.

* Escales, Dr., R.: Die Schießbaumwolle. — Leipzig 1905. Veit & Co. — 10,00 Mark.

* Herz, P., Dr. jur., und Ernst, G., Dr. jur.: Strafrecht der Militärpersonen. — Berlin 1905. J. Guttentag. — 18,00 Mark.

Hesse, Dr. jur., H.: Die Schutzverträge in Südwestafrika. — Berlin 1905. W. Süsserott. — 3,00 Mark.

* Holland, Th. E.: Neutral duties in a maritime war. — London 1905. H. Frowde. — 1 sh.

* Newbolt, H.: The year of Trafalgar. — London 1905. J. Murray. — 5 sh.

Owens, E. W.: The A.B.C. of compass adjustment. — London 1905. G. Philip & Son. — 5 sh.

Poincaré, H., and Vreeland, F. K.: Maxwell's theory and wireless telegraphy. — London 1904. A. Constable & Co. — 10 sh. 6 d.

* Graf Reventlow, E.: Deutschland in der Welt voran? — Berlin 1905. Boll & Pickardt. 1,00 Mark.

Schanz, M.: Nordafrika. — Halle a. S. 1905. Gebauer-Schwetschke. — 12,00 Mark.

Schiffmann, E.: Leitfaden des Wasserbaues. — Leipzig 1905. J. J. Weber. — 7,50 Mark.

Schüller, Dr., R.: Schutzzoll und Freihandel. — Wien und Leipzig 1905. F. Tempsky. — 5,00 Mark.

Seidel, A.: Unsere Kolonien, was sind sie wert, und wie können wir sie erschließen? — — Leipzig 1905. F. Dietrich. — 0,60 Mark.

* Soé, G., Dupont, J., Roussin, O.: Vocabulaire des termes de marine. — Paris 1905. — Le Yacht. — 6,00 Mark.

* Sottas, J.: Histoire de la compagnie royale des Indes Orientales 1664—1719. Paris 1905. Plon-Nourrit & Co. — 8,00 Mark.

* Vidal, L.; Manuel pratique de cinématique navale et maritime. — Paris 1905. Gauthier-Villars. — 6,00 Mark.

* Zenneck, Dr., J.: Elektromagnetische Schwingungen und drahtlose Telegraphie. — Stuttgart 1905. F. Enke. — 28,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Betrachtungen über die Stabilität der Schiffe. (H., 1905, Nr. 20.)
Neues über Schiffsturbinen. (Ebenda.)
H. M. Scout »Forward«. (Eg. vom 19. 5. 05.)
German shipbuilding. (E. vom 19. 5. 05.)
Anwendung von Korrektions- und Differenzkurven zur Richtigstellung des Konstruktionsplanes eines Schiffes. (M. S., 1905, Nr 6.)
Maschinen S. M. Schiffe „Sant Georg" und Typ „Erzherzog Karl". (Ebenda.)
Launch of the »St. Louis«. (A. N. J. vom 13. 5. 05.)
Beitrag zur Geometrie der Schiffsform. (S., Jahrg. 6, Nr. 16, 17.)
Das Hochsee-Linienschiff. (Ebenda.)
New warships. (N. M. R. vom 25. 5. 05; Eg. vom 26. 5. 05.)
Speed of warships. (Eg. vom 26. 5. 05.)
Steam trials of H. M. S. »Roxburgh«. (Ebenda.)
Indian troopship »Dufferin«. (E. vom 26. 5. 05.)
French battleship »Liberté«. (Ebenda.)
Stapellauf S. M. S. „Erzherzog Ferdinand Max". (D. A., 1905, Nr. 21.)
Belleville boilers. (N. M. R. vom 1. 6. 05.)
H. M. Cruiser »Cochrane«. (E. vom 2. 6. 05.)
The battleship »Hibernia«. (N. M. R. vom 8. 6. 05.)
Rapid repair of Japanese warships. (Eg. vom 9. 6. 05.)
Steam trials of the scout »Skirmisher«. (Ebenda.)
Bending moments of ships. (Ebenda.)
H. M. S. »Petroleum«. (T. M. vom 15. 6. 05.)
Launching of the United States battleship »Nebraska«. (M. E., Juni 1905.)
New United States Scout cruisers. (Ebenda.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

Gunnery efficiency. (N. M. R. vom 25. 5. 05.)
Guns for the navy. (A. N. J. vom 20. 5. 05.)
Guns for the defence of the outer harbour. (J. U. S. A., März/April 1905.)
Ammunition for cannon. (Ebenda.)
Skydning paa lang afstand. (T. f. S., Juni 1905.)
Das japanische großkaliberige Geschütz vor Port Arthur. (M. A. G., 1905, Nr. 5.)
De l'emploi de l'artillerie dans la défense des côtes. (A. Ma., 1905, Nr. 11, 12.)
Über die Marineartillerie. (M. Sb., April 1905.)
The heavy guns of the navy. (N. L. J., Juni 1905.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

New type English torpedo-boat. (N. G. vom 18. 5. 05.)
Trials of H. M. torpedo-boat »Boyne«. (S. W. vom 31. 5. 05.)
The development of the torpedo-boat destroyer. (N. G. vom 25. 5. 05.)
Torpedo warfare. (S. W. vom 7. 6. 05.)
The submarine »A 8« disaster. (N. M. R. vom 15. 6. 05; E. vom 16. 6. 05; A. N. G. vom 17. 6. 05.)
Submarine »A«- and »B«-class. (E. vom 16. 6. 05.)
Le sous-marin des États-Unis »Fulton«. (Y., Nr. 1423 vom 17. 6. 05.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Über Festungen und ihre Verteidigung. Von W. Stavenhagen.
(Schweiz. Zeitschr. f. Art. u. Genie, Mai 1905.)
Port Arthur und die Frage der Kernbefestigung. (N. M. B. vom 27. 5. 05.)

Maritime und militärische Fragen.

Recent schemes in the French and British navies. (N. M. R. vom 18. 5. 05.)
Our reserve of warships. (Ebenda.)
The coming naval battle. (Eg. vom 19. 5. 05.)
Fleet manoeuvres in the Levant. (A. N. G. vom 20. 5. 05.)
Der russisch-japanische Krieg. (A. N. G. vom 20. 5., 27. 5., 3. 6., 10. 6., 17. 6. 05; A. B., 1905, Nr. 20, 21; O. L., 1905, Nr. 15, 16, 17, 18; M. d. F., 1905, Nr. 20, 22, 23, 24; M. S., 1905, Nr. 6; A. N. J. vom 3. 6. 05; U., Jahrg. 7, Nr. 20; D. O., 1905, Nr. 21, 22, 23; M. W., 1904, Nr. 64; A. Ma., 1905, Nr. 10, 11; D. A., 1905, Nr. 21, 22, 24; U. S. M., Juni 1905.)
Les punitions dans la marine. (Y., Nr. 1419 vom 20. 5. 05.)
Naval training in the United States. (A. N. G. vom 27. 5 05.)
The Blackwood balaam. (U. S. M., Juni 1905.)
Naval training in the states. (N. M. R vom 1. 6. 05.)
Nos forces navales en 1906. (M. d. F., 1905, Nr. 22.)
The great naval battle. (Eg. vom 2. 6. 05.)
Training of marine engineers. (E. vom 2. 6. 05.)
Eindrücke vom japanischen Heere. (M. W., 1905, Nr. 69.)
Die beiden feindlichen Flotten. Russisch-japanischer Krieg. (N. M. B. vom 3. 6. 05.)
Verteidigung Indochinas. (Ebenda.)
La marine espagnole. (A. Ma., 1905, Nr. 11.)
Die militärische Lage in Mittelasien. (I. R. A. F., Beiheft 63.)
Umgestaltung des Obersten Marinerates in Frankreich. (I. R. A. F., Juni 1905.)
Schiffsjungen-Problem in England. (Ebenda.)
Zu den Fragen des Kreuzerkrieges. (M. Sb., April 1905.)
Composition des escadres et divisions navales en 1906. (Y., Nr. 1422 vom 10. 6. 05.)
The naval battles. (E. vom 9. 6. 05.)
Entwicklung der Kriegsmarine in ihrer Bedeutung für den Schiffbau. (S., Jahrg. 6, Nr. 17.)
Admiral Togo's victory. (N. M. R. vom 13. 6. 05.)
The lesson of the battle of the sea of Japan. (Eg. vom 16. 6. 05.)
Les équipages de la flotte. (Y., Nr. 1423 vom 17. 6. 05.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Imperial defence. A definite policy. (N. M. R. vom 18. 5. 05.)
Le programme navale. (M. d. F., 1905, Nr. 20, 21; E. vom 26. 5. 05.)
Italienisches Marinebudget 1905/06. (M. S., 1905, Nr. 6.)
Our naval policy. (U. S. M., Juni 1905.)
The Italian navy and national defence. (N. M. R. vom 1. 6. 05.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Das Antwerpener Hafenprojekt. (A. S. Z., 1905, Nr. 20; H., 1905, Nr. 23.)
Hellingkrane. (S., Jahrg. 6, Nr. 16.)
Building the Panama canal. (A. N. J. vom 20. 5. 05; M. E., Juni 1905; S. A. vom 3. 6. 05.)

Der Suezkanal 1904. (H., 1905, Nr. 23.)
Side-slip. (E. vom 16. 6. 05.)
Bruges harbour works. (Eg. vom 26. 5., 2. 6. 05.)

Sanitätswesen.

Pockenbekämpfung in Togo. (S. T. H., 1905, Nr. 6.)
Hôpital maritime de Lorient. (A M. N., 1905, Nr. 4.)
Les secours aux blessés dans les guerres maritimes. (Ebenda.)
Militär-Sanitätswesen in Südwestafrika. (M. W., 1905, Nr. 71, 72.)

Verwaltungsangelegenheiten.

L'Administration de la marine militaire. (Y., Nr. 1421 vom 3. 6. 05.)

Rechtsfragen.

Das Asylrecht im Seekriege. (U., Jahrg. 7, Nr. 18.)
Reform der Strafrechtspflege bezüglich nautischer Delikte. (H., 1905, Nr. 21, 22.)

Koloniale Fragen.

Der Hottentotten-Aufstand. (M. W., 1905, Nr. 65, 66, 67.)
Der Aufstand in Südwestafrika. (U., Jahrg. 7, Nr. 19.)
Deutsch-Südwestafrika. (M. W., 1905, Beiheft 6.)
Führung von Kolonialkriegen. (Ebenda.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

The Mediterranean motor boat race. (E. vom 19. 5 05.)
Sharpie-Segeljolle. (D. Y., 1905, Nr. 21.)
The great 3000-mile yacht race. (S. A. vom 20. 5. 05.)
Binnenschwertkreuzer. (D. Y., 1905, Nr. 22.)
Stabilität und Winddruck. (Ebenda.)
Das Schwert. (Ebenda.)
Start of the ocean race. (S. A. vom 27. 5. 05.)
Le yachting-automobile. (Q. N., 1905, Nr. 10.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Submarine signalling by Means of Sound. (Eg. vom 19. 5. 05.)
Coal dust firing for steam boilers. (Eg. vom 19. 5. 05.)
Frahms Geschwindigkeitsmesser. (P., Nr. 814.)
Nachtsignale. (H., 1905, Nr. 21.)
I recenti progressi della telegrafia senza fili. (Ri. M., April 1905.)
Versuche mit einem schwimmenden Wellenbrecher. (A. S. Z., 1905, Nr. 21.)
Elektrische Scheinwerfer im See- und Heerwesen. (U., Jahrg. 7, Nr. 19.)
Scheinwerfer. (N. M. B. vom 27. 5. 05.)
La telegrafia sin hilos en la armada española. (Re. G. M., Mai 1905.)
Epochs in marine engineering. (S. A. Suppl. vom 3. 6. 05.)
Wireless telegraphy measurements. (Eg. vom 16. 6. 05.)

Nautische Fragen.

Die Leuchttürme des Altertums. (P., Nr. 815, 816.)
Hydrologische Untersuchungen im europäischen Eismeer. (A. H., 1905, Nr. 6.)
Die barometrische Höhenformel und ihre Anwendung. (Ebenda.)
Transporteur und Dreieck. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Die dänische Handelsmarine. (H., 1905, Nr. 20.)
Japan's mercantile marine. (Eg. vom 2. 6. 05.)
Notre marine de commerce. (Q. N., 1905, Nr. 10.)
La marine marchande espagnole. (Y., Nr. 1422 vom 10. 6. 05.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Totalverluste der Seefischerflotte 1882 bis 1905. (M. S. V., 1905, Nr. 5.)
Fischerei und Handel mit Fischereiprodukten. (Ebenda.)
Nos pêches maritimes et leurs armements. (Q. N., 1905, Nr. 10.)
Le »Sully« échoué dans la baie d'Along. (Y, Nr. 1422 vom 10. 6. 05.)
Havarie des Seglers „Hans" infolge Explosion von Kohlengasen. (S., Jahrg. 6, Nr. 17.)

Verschiedenes.

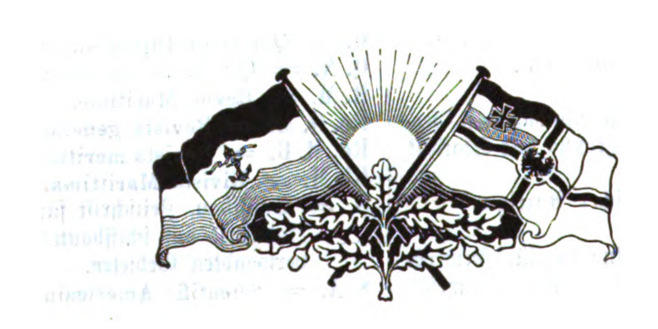
Küsten-Funkentelegraphen-Stationen der Erde. (H., 1905, Nr. 21.)
Mannschaftsbüchereien an Bord. (H., 1905, Nr. 23.)
Die englische Südpolar-Expedition und ihre Ergebnisse. (A. H., 1905, Nr. 6.)

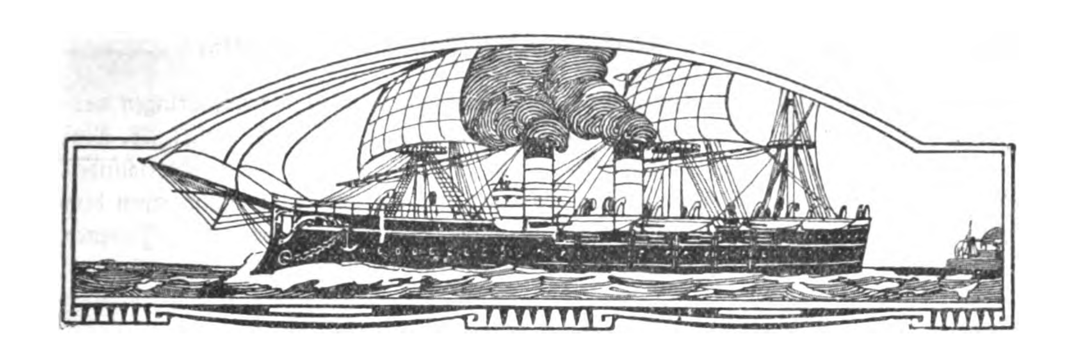
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
Q. N. = Questions navales.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstr. 68—71.





Ersatz, Ausbildung, Beförderung der Seeoffiziere der Hauptseemächte.

Eine Flotte, die leistungsfähig sein soll, muß vor allem ein leistungsfähiges Personal besitzen. Diese Lehre der Seekriegsgeschichte aller Jahrhunderte wird selten so glänzend bestätigt wie durch den Verlauf des russisch-japanischen Krieges. Admiral Togos Sieg in der japanischen See, einer der großartigsten und vernichtendsten der Weltgeschichte, ist ein leuchtendes Beispiel, welch scharfe, schneidende Waffe eine moderne, von tüchtigen Offizieren und Mannschaften besetzte Flotte in der Hand eines mit hohen Führereigenschaften begabten Admirals sein kann, und wie stumpf sie ist, wenn beide fehlen. In Friedenszeiten tritt die Bedeutung des Personals für die Leistungsfähigkeit einer Flotte nicht immer so schlagend hervor, als Maßstab für die Flottenstärken dient immer das Material. So kommt es häufig, daß die Heranziehung eines erstklassigen Offiziers- und Mannschaftspersonals zwar als Hauptpunkt auf den Friedensarbeitsprogrammen aller Flotten steht, aber doch nicht immer im Vordergrunde bleibt, und daß Personalreorganisationen inmitten sich widerstreitender Interessen und in dem Wust traditioneller Überlieferungen zuweilen von dem roten Faden, der Erhöhung der Schlagtüchtigkeit der Flotte, abweichen. Alle diese Abweichungen sind aber so lange keine nicht wieder gut zu machenden Fehler, als sie nicht Zugeständnisse an die vielfach auftretenden Bestrebungen der Gleichmacherei sind. Mittelmäßige Gleichmäßigkeit mag für andere Institutionen gut sein, für eine Flotte bedeutet sie Tod. Die Art dagegen, in der die einzelnen getrennten Teile der japanischen Flotte am 27./28. Mai zusammen gearbeitet haben zu dem einen Zweck, der Vernichtung des Gegners, ist das Idealziel, dem bei der Ausbildung einer Flotte zugestrebt werden muß. Sie ist aber nur möglich bei einem moralisch intakten, geistig tüchtigen Offizierkorps, das in steter Berührung mit dem Element bleibt, auf dem es fechten soll, damit es den Blick für seetaktische Situationen nicht verliert, das seine Schiffe und Waffen bis zur höchsten Leistungsfähigkeit auszunutzen versteht, selbständig zu denken und zu handeln gelernt

hat, und vor allem Führer von großer Verantwortungsfähigkeit hervorzubringen vermag. Ein solches Seeoffizierkorps haben die Japaner in der Schlacht am 27./28. Mai gehabt. Zu skizzieren, auf welche Weise sie es geschaffen haben, welchen abweichenden Weg ihre Gegner, die Russen, gegangen sind und wie die anderen Hauptmarinen dem Ziele zustreben, und daraus zum Schluß einige Nutzanwendungen auf die eigenen Verhältnisse zu machen, dürfte in dem jetzigen Augenblicke nicht unzweckmäßig sein.

I. Das japanische Seeoffizierkorps.

Mit scharfer Urteilskraft haben die Japaner bei Gründung ihrer modernen Flotte Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts von den älteren Marinen das Gute angenommen und ihren nationalen Verhältnissen angepaßt, das Mangelhafte aber abgestoßen. Die Auswahl, Erziehung und Beförderung ihres Seeoffizierkorps ist ein schlagender Beweis hierfür.

1. Auswahl des Ersatzes.

Das japanische Seeoffizierkorps ergänzt sich aus Kadetten, die auf Grund eines allgemeinen Konkurrenzexamens im Alter von 16 bis 20 Jahren eingestellt werden. Besondere soziale Anforderungen werden nicht gestellt. Die Bewerber müssen körperlich tüchtig, weder mit Gefängnis noch wegen Hasardspiels oder Bankerotts bestraft sein und die wissenschaftliche Bildung einer japanischen Mittelschule besitzen. Besondere Unterhaltungsverpflichtungen brauchen die Bewerber oder ihre Angehörigen nicht einzugehen, da nach amerikanischer Art den Kadetten alles, auch die Schulbücher, geliefert wird. Der Andrang ist ein sehr großer. 1902 waren 1400 Anmeldungen für 200 Stellen vorhanden; ein Beweis, wie scharf die körperliche und geistige Sichtung der zukünftigen Seeoffiziere bereits bei der Einstellung sein kann.

2. Die Erziehung des Ersatzes.

Die Ausbildung als Kadett in der Marineschule auf Etajima, einer schönen, einsamen Insel ganz in der Nähe des Kriegshafens Kure, dauert 3 Jahre und ist gleichzeitig eine allgemein wissenschaftliche und militärisch-seemännische. Viel Wert wird auf die seemännischen und körperlichen Übungen gelegt. In den Sommermonaten finden regelmäßige Kreuztouren auf Tendern in der Binnenlandsee statt. Am Schluß der 3jährigen Periode entscheidet ein Schlußexamen über die weitere Laufbahn. Die für geeignet erachteten Kadetten werden auf Grund des bestandenen Examens zu Fähnrichen befördert und machen als solche zunächst eine 8monatige Kreuztour an Bord moderner Schulkreuzer in heimischen und ausländischen Gewässern, auf der die Ausbildung praktisch und theoretisch ist. Nach einem Examen am Schluß dieser Schulreise werden die geeigneten Fähnriche an Bord der Schiffe der ständigen Flotte kommandiert, um hier nach 1 Jahre praktischen Dienstes ihre Offizierqualifikation zu erhalten.

3. Die Weiterbildung der Seeoffiziere.

Für die Weiterbildung als Seeoffiziere bietet die Marineakademie zu Tokio Gelegenheit, die zum Teil die Aufgaben unserer Marineakademie leistet, aber mehr als diese eine allgemeine Fortbildungsschule für die Seeoffiziere und Marineingenieure ist. Für die berufliche Weiterbildung der Seeoffiziere sorgen zwei Kurse: ein 2jähriger

dient zur Vorbereitung für höhere Kommandostellen und kann nur nach Ablegung einer Eintrittsprüfung von besonders tüchtigen Oberleutnants zur See mit scharfer Urteilskraft und hervorragendem Takt besucht werden; ein 1jähriger dient der Spezialausbildung der Artillerie-, Torpedo- und Navigationsoffiziere und wird durch eine Kommandierung von 4- und 3monatiger Dauer auf das Artillerie- und Torpedoschulschiff ergänzt. Einen rein akademischen Charakter hat ein dritter allgemeiner Kursus, der von Seeoffizieren und Marineingenieuren im Range der Korvettenkapitäne — Oberleutnants gemeinsam besucht wird und sich mit Gegenständen, wie Völkerrecht, Strategie, Nationalökonomie, höhere Astronomie, höheres Maschinen- und Schiffbauwesen befaßt. Alle Offiziere, die die Akademie besucht haben, erhalten ein Zeugnis, die erfolgreichen Hörer des ersten Kursus ein besonderes Abzeichen. Aus ihnen ergänzen sich vorzugsweise die Offiziere der höheren Stäbe.

4. Die Beförderung.

Die Beförderung erfolgt durchweg bis in die höchsten Stellungen nicht nach dem Dienstalter, sondern nach Wahl. Nur ist eine bestimmte Mindestdienstzeit unerläßlich für die Erreichung der nächsthöheren Charge in den Rangstufen bis zum Kontreadmiral. Diese Dienstzeiten sind folgende: Für den Leutnant zur See 1 Jahr, den Oberleutnant zur See 2 Jahre, den Kapitänleutnant 5 Jahre, den Korvettenkapitän 3 Jahre, den Fregattenkapitän 2 Jahre, den Kapitän zur See 3 Jahre. 1 Jahr Fahrzeit an Bord aktiver Schiffe zählt = 1 Jahr 4 Monate.

Auf Grund der Zeugnisse der Vorgesetzten wird jährlich vom Marineminister eine vorläufige Beförderungsliste von allen Rangklassen bis zum Fregattenkapitän einschließlich aufgestellt und mit allen Zeugnissen einer besonderen Beförderungskommission aus höheren Admiralen zur definitiven Aufstellung überwiesen. Besondere Zeugnisse auf der Marineakademie in Artillerie- und Torpedowesen, Navigation usw. werden berücksichtigt, ergeben aber keinen Anspruch auf vorzugsweise Beförderung. Die Ernennung zum Kontreadmiral und Vizeadmiral erfolgt auf direkten Vorschlag des Marineministers nach Anhörung der bisherigen Vorgesetzten, beim Vizeadmiral ohne Rücksicht auf die Dienstzeit.

Zur Herbeiführung des nötigen Abgangs dienen die Altersgrenzen und das Recht des Mikados, Offiziere vor Erreichung dieser mit 60 bis 80 Prozent ihres Gehalts zur Verfügung zu stellen. Die Altersgrenzen sind folgende: Für Admirale 68 Jahre, Vizeadmirale 63, Kontreadmirale 58, Kapitäne z. S. 53, Fregattenkapitäne 48, Korvettenkapitäne 45, Kapitänleutnants 43, Oberleutnants und Leutnants z. S. 38 Jahre.

5. Das Alter.

Diese Grenzen werden aber nicht erreicht. Der älteste Admiral ist 62 Jahre alt, das Durchschnittsalter betrug 1904 59,5 Jahre (Togo 57 Jahre, Marineminister Yamamoto 52½ Jahre).

Das Alter der übrigen Chargen stellt sich folgendermaßen:

Vizeadmiral: ältester 60 Jahre. Durchschnitt 1904: 52 Jahre (Kamimura 55, Dewa 49, Uryu 48).

Kontreadmiral: ältester 55½ Jahre. Durchschnitt 1904: 50 Jahre (Hosoya 47, Kato 44).

Kapitän z. S.: ältester 52½ Jahre. Durchschnitt 1904: 45½ Jahre
(Kommandant der „Mikasa" 45½, der „Nishin" 42½).
Fregattenkapitän: Durchschnittsalter: 40 Jahre,
Korvettenkapitän: „ 35½ „
Kapitänleutnant: „ 30½ „
Oberleutnant: „ 25 „

II. Das russische Seeoffizierkorps.

1. Auswahl des Ersatzes.

In der russischen Marine ergänzt sich das Seeoffizierkorps aus Kadetten, die im Alter von 13 bis 15 Jahren eintreten, und in sehr beschränkter Zahl aus Junkern der baltischen Flotte, die mit 18 Jahren eingestellt werden. Die ersteren sind Söhne von Offizieren oder des Adels; sie müssen eine Aufnahmeprüfung durchmachen und erhalten zum Teil Freistellen; die letzteren werden ebenfalls den oberen Gesellschaftsklassen entnommen und müssen eine Lehranstalt unserem Gymnasium gleich absolviert haben.

2. Die Erziehung des Ersatzes.

Die Ausbildungszeit in den Kadettenkorps dauert 6 Jahre; die ersten 3 Jahre werden vornehmlich der allgemeinen, die 3 letzten der militärisch-seemännischen Ausbildung gewidmet. Am Schluß des fünften Jahres werden die Kadetten zu Fähnrichen (Gardemarin) ernannt und zur Beaufsichtigung des militärischen Dienstes der übrigen Jahrgänge an Land herangezogen. Während des Sommers werden der zweite bis fünfte Jahrgang auf besondere Schulschiffe, die an der russischen Ostseeküste kreuzen, der sechste Jahrgang auf die Übungsschiffe in der Ostsee und dem Schwarzen Meer verteilt. Der Dienst an Bord ist nur praktisch. Zwischen der allgemeinen und der Spezialausbildungsperiode sowie am Schluß jeder Sommereinschiffungsperiode findet ein Examen, am Schluß des sechsten Jahres die Offiziersprüfung statt. Die als Junker Eintretenden werden dem fünften Jahrgange der Kadetten zugewiesen und mit diesen zusammen ausgebildet. Eingehende praktische Kenntnisse können die jungen Offiziere demnach nicht besitzen.

3. Weiterbildung der Seeoffiziere.

Der Weiterausbildung der Seeoffiziere im Artillerie- und Torpedodienst dient ein 1jähriges Kommando zur Artillerielehrabteilung oder zum Torpedo- und Minenkursus in Kronstadt. Zu diesen Kursen werden Offiziere von 2jähriger oder 3jähriger Offizierdienstzeit nach einer bestandenen Aufnahmeprüfung kommandiert. Die Ausbildung ist im Winter eine vornehmlich theoretische, im Sommer eine praktische auf den Übungsschiffen. Möglichst alle Offiziere sollen einen abgekürzten Kursus in Artillerie durchmachen. Die Artillerie-Spezialisten bildet die Michael-Akademie in einem 2jährigen Kursus aus, an den sich noch ein 3monatiger praktischer Schießkursus beim Artillerielehrkommando anschließt. Für die Ausbildung im Turnen, Fechten, Gewehrschießen sorgt ein 1jähriges Kommando zum Schützenlehrkommando Oranienbaum. Die allgemeine militärische Weiterbildung übernimmt die Nikolaus-Akademie, auf der die seewissenschaftlichen und hydrographischen Kurse von 2- und

1jähriger Dauer in erster Linie für die Seeoffiziere in Betracht kommen. Die Bewerber müssen eine Dienstzeit von 6 Jahren und 6 Monate Seefahrtzeit besitzen und eine vom Hauptmarinestab gestellte Arbeit anfertigen. Sie erhalten ebenso wie die Besucher der Michael-Akademie ein höheres Gehalt. Am Schluß des Kursus findet eine Prüfung statt, deren erfolgreiches Bestehen die Verleihung eines Abzeichens, eine Geldprämie und die eventuelle Gewährung eines 4monatigen Urlaubs ins Ausland zur Folge hat. Schulkurse halten demnach den russischen Seeoffizier von der praktischen Betätigung seines Berufs noch mehr fern als die zum Teil auf den Sommer beschränkten Indiensthaltungen. Die für die Beförderung verlangte Seefahrtzeit ist dementsprechend auch nicht sehr lang.

4. Die Beförderung.

Die Beförderung erfolgt in der Regel nach dem Dienstalter, doch werden Ausnahmen aus den verschiedensten, keinen besonderen Bestimmungen unterworfenen Gründen gemacht. An der Erfüllung der Seefahrtsbedingungen wird ziemlich streng festgehalten. Es werden verlangt für die Beförderung: zum Leutnant (Kapitänleutnant und Oberleutnant z. S.) 40 Monate, zum Fregattenkapitän 98 Monate Seefahrtzeit, zum Kapitän z. S. 12 Monate Kommandantenzeit auf einem kleinen Schiff, zum Kontreadmiral 4 Jahre Kommandantenzeit auf einem großen Schiff, zum Vizeadmiral eine Kommandoführung von 12 oder 24 Monaten über einen Schiffsverband in der Heimat oder im Auslande.

Kapitänleutnants, Oberleutnants und Leutnants z. S., die keine etatmäßige Stelle haben, können nach Ablauf von 4 Jahren nach Beendigung des letzten 3monatlichen Bordkommandos zur Reserve übergeführt werden. Für die Stabsoffiziere beträgt diese Frist 7, für Admirale 10 Jahre.

Die Altersgrenzen sind für Vizeadmirale das 65., für Kontreadmirale das 60., für Kapitäne z. S. das 55., für Fregattenkapitäne das 51., für Leutnants (Kapitänleutnants, Oberleutnants z. S.) das 47. Lebensjahr. Verschiedene Kategorien, wie Mitglieder des Admiralitätsrats, des Hauptmarinegerichts und des Gefolges des Zaren und der Großfürsten, sind dieser Grenze nicht unterworfen, so daß das Lebensalter der einzelnen Rangklassen bedeutend höher ist. Es schwankt bei

den Admiralen zwischen 67 bis 85 Jahren,

den Vizeadmiralen zwischen 54 bis 73 Jahren (Rojestvensky 56 1/2, Stark 58 3/4, Skrydloff 61 1/4),

den Kontreadmiralen zwischen 49? bis 59 Jahren (Witthöft 57 3/4, Fölkersahm 58, Stackelberg 58 1/2, Enquist 55 1/2, Nebogatoff 55, Jessen 52),

den Kapitänen z. S. zwischen 47 bis 55 Jahren (Kommandant der „Pobjeda" 53, des „Knjäs Ssuworoff" 50, des „Alexander II." 48),

den Fregattenkapitänen zwischen 37 bis 51 Jahren (Kommandant des Torpedozerstörers „Boikii" 46, „Bjädowii" 48),

den Leutnants (Kapitänleutnants, Oberleutnants z. S.) zwischen 46 bis 23 Jahren (Kommandant des Torpedozerstörers „Besschumnii" 39, „Bestraschnii" 37).

Die einfache Gegenüberstellung des japanischen und russischen Systems läßt bereits verschiedene Ursachen der so kraß in die Erscheinung getretenen Leistungsdifferenz deutlich erkennen. Auf japanischer Seite: Schärfere Auswahl der körperlich und geistig Tüchtigsten, Erziehung praktisch seemännisch, Beförderung nur nach Leistungen, dadurch junge leistungsfähige Führer und Kommandanten. Auf russischer Seite: Geringerer Wert auf geistige Leistungsfähigkeit bei der Einstellung, zu theoretische Ausbildung, zu geringe Seegewohnheit, zu hohes Alter in den einzelnen Chargen.

Vergleichen wir nun diese Offizierkorps, die die Probe eines modernen Seekrieges haben bestehen müssen, mit den Seeoffizierkorps der drei Hauptseemächte, Englands, Frankreichs und der Vereinigten Staaten.

III. Das englische Seeoffizierkorps.

1. Auswahl des Ersatzes.

In England wird nach der vor 2 Jahren durchgeführten Personalreorganisation der Ersatz für die Seeoffiziere, Marineingenieure und Offiziere der Royal Marines gemeinsam in sehr jungen Jahren, 12 1/3 bis 13 Jahre, eingestellt und bis zum Leutnant z. S. gemeinsam ausgebildet. Die Bewerber müssen Söhne britischer Eltern rein europäischen Bluts und körperlich tauglich sein. Sie werden von einer besonderen Einstellungskommission zunächst auf Grund der Schulzeugnisse und der Angaben über die gesellschaftliche Stellung der Eltern gesichtet, dann bei einer persönlichen Vorstellung einer vorläufigen Prüfung ihrer körperlichen und geistigen Eigenschaften unterworfen und schließlich auf ihre wissenschaftlichen Kenntnisse geprüft. Nach den Urteilen entscheidet der Erste Lord der Admiralität über die Einstellung als Naval cadet. Die Kosten der Erziehung tragen die Eltern mit einer jährlichen Pension von 1600 bis 2000 M. und der Equipierung.

2. Ausbildung des Ersatzes.

Die Ausbildung erfolgt in den ersten 2 Jahren auf dem Naval College zu Osborne, dann die nächsten 2 Jahre auf demjenigen zu Dartmouth. Von Anfang an wird auf eine eingehende, beinahe zu weit gehende, praktische Ausbildung in allen Zweigen des modernen Schiffsdienstes großer Wert gelegt. Eine große Anzahl von Dampf- und Segelbooten und Tendern sorgen von Anfang an für die Gewöhnung an das Seeleben.

Nach bestandener Schlußprüfung werden die Kadetten zu Fähnrichen befördert und 3 Jahre auf seegehende Schiffe kommandiert. Ihre Ausbildung liegt hier in der Hand der Schiffsoffiziere, von denen einer Fähnrichsoffizier ist. Jährlich findet eine allgemeine, am Schluß des dritten Jahres daneben eine besondere Prüfung in Seemannschaft statt. Nach Bestehen der letzteren werden die Fähnriche zu acting sublieutenants ernannt und erhalten nun eine theoretisch fachmännische Ausbildung in einem dreimonatigen Kursus in Mathematik, Navigation, Küstenkunde auf dem Naval College zu Greenwich, dann in einem sechsmonatigen Kursus in Artillerie, Torpedowesen, Maschinenkunde in Portsmouth. Am Ende jedes Abschnittes ist eine Prüfung abzulegen, auf Grund deren zum Schluß die Anciennität bei der Ernennung zum sublieutenant festgesetzt wird und die Verteilung auf die verschiedenen Dienstzweige er-

folgt (Seeoffiziere, Marineingenieure, Royal Marines). Jetzt werden die Unterleutnants z. S. des Seeoffizierberufs wiederum 2 Jahre eingeschifft, um sich ihre Qualifikation zum Wachoffizier und Oberleutnant z. S. zu erwerben. Man sieht, welchen Wert die Engländer auf praktische Kenntnisse und Erfahrungen legen. Gute Zeugnisse geben Anrecht auf bevorzugte Beförderung. Die hierfür bis jetzt bestehenden Grundsätze beziehen sich alle noch auf die alte Einstellungsmethode, die hier nicht mehr berührt wird, da bereits die letzten Kadetten dieser Art eingestellt worden sind.

3. Die Weiterbildung der Seeoffiziere.

Für die Weiterbildung sorgen die Artillerie-, Torpedo- und Navigationsspezialkurse auf den betreffenden Schulen und besondere Vortragskurse über Strategie und Seekriegswissenschaften auf dem Naval College zu Greenwich sowohl für Leutnants wie für Stabsoffiziere. Diese letztere Einrichtung befindet sich noch im Anfangsstadium und wird in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden, obgleich Mr. Pretyman in den Verhandlungen über den diesjährigen Etat die See als das einzig gute Staff College für die Seeoffiziere bezeichnete.

Die Kommandierung zu den Artillerie- und Torpedokursen erfolgt auf freiwillige Meldung nach mindestens einjähriger Seefahrtszeit als Oberleutnant und bezweckt in erster Linie die Heranbildung von Spezialisten. Nach achtwöchiger Ausbildung werden die Hörer in zwei Klassen geschieden, von denen die einen einen abgekürzten Kursus von 7 Wochen zur Erlangung der Qualifikation zum Artillerie- oder Torpedooffizier kleinerer Schiffe, die anderen einen vollen Kursus von 39 Wochen durchmachen. Von diesen letzteren können diejenigen, die in der Schlußprüfung hervorragende Kenntnis gezeigt haben, zum Kursus in höherer Mathematik, Physik usw. auf dem Naval College in Greenwich einige weitere Wochen belassen werden.

Außer diesem Spezialkurse finden jährlich noch 4 bis 5 allgemeinere Kurse von 40 Arbeitstagen für Leutnants und Navigationsoffiziere und ein 20tägiger Kursus für Stabsoffiziere statt.

Navigationsspezialisten können nur Offiziere werden, die im Unterleutnantsexamen ein erstklassiges Zertifikat im Lotsenwesen erhalten haben. Sie haben einen Kursus von 90 Tagen auf dem Schulschiff („Royal Arthur") durchzumachen und werden dann praktisch auf Linienschiffen und großen Kreuzern der heimischen Schlachtflotte unter Leitung der Navigationsoffiziere weitergebildet. Die Gesamtausbildung dauert rund 6 Monate.

Alle Spezialisten müssen nach 3 Jahren einen Wiederholungskursus durchmachen. Die Laufbahn als Spezialist bringt viele Vorteile, bevorzugte Bordkommandos, schnellere Beförderung wegen guter Zertifikate und Leistungen sowie Zulagen mit sich und wird sehr erstrebt.

4. Die Beförderung.

Die Beförderung der Seeoffiziere erfolgt bis zur Rangklasse der Kapitäne z. S. nach Auswahl, von da ab in der Regel nach dem Dienstalter. Doch hat der König das Recht, auch Kapitäne und Admirale „by selection" zu befördern; außerdem kann die Admiralität vorübergehend einen höheren lokalen Rang verleihen und die Kommodore aus den Kapitänen ohne Rücksicht auf das Dienstalter auswählen. Diese Rechte

sind in der letzten Zeit, wo eine Verjüngung der Admiralsliste erstrebt wird, öfters betont und auch ausgeübt worden. Auf jeden Fall müssen in Friedenszeiten vor der Beförderung folgende Bedingungen erfüllt sein:

Die Kadetten der alten Einstellungsart müssen zur Beförderung zum Fähnrich 4 Monate Seefahrtzeit aufweisen, die allerdings durch erst- oder zweitklassige Zertifikate in Mathematik und Navigation, Seemannschaft, Führung, besondere Prüfungsgegenstände ersetzt werden können. Ein erstklassiges Zertifikat in obigen Fächern zählt = 1 Monat, ein zweitklassiges = 1/2 Monat Seefahrtzeit.

Die Oberleutnants müssen mindestens 6 Monate Seefahrtzeit, die Korvettenkapitäne mindestens 4 Dienstjahre und 3 Jahre Seefahrtzeit, die Kapitäne z. S. 2 Jahre Dienstzeit und 1 Jahr Seefahrtzeit, die Kontreadmirale 6 Jahre Dienstzeit und 4 Jahre Seefahrtzeit in der vorhergehenden Charge aufweisen können. Von den Oberleutnants der Jahrgänge nach 1903 wird außerdem vor der Beförderung zum Korvettenkapitän das Bestehen eines Examens in Völkerrecht, Strategie, Taktik, Gerichtswesen, Kenntnis fremder Schiffe und fremder Sprachen verlangt.

Wer die Bedingungen nicht erfüllt hat, wenn er zur Beförderung heransteht, wird verabschiedet. Als „Dienstzeit“ rechnet nur die „full pay“ Zeit, als Seefahrtszeit die Zeit an Bord der seegehenden Schiffe und Tender, der Schiffe im Reservedienst, der Hafen und Küstenwachschiffe und der Schulschiffe. Die Bestimmungen, die für die Beförderung nach Wahl maßgebend sind, sind wenig bekannt. Die Auswahl scheint dem Ermessen der Admiralität innerhalb obiger Grenzen völlig überlassen zu sein. Ebensowenig ist bekannt, wie die erstklassigen Zertifikate der Prüfungen bei der Aufstellung der Beförderungsliste bewertet werden. Die Kings Regulations enthalten nur Vorschriften für die Bewertung der Zertifikate im Seeoffizierberufsexamen für die Beförderung zum Oberleutnant. Hiernach gibt ein Zertifikat I. Klasse 2 bis 3, ein solches II. Klasse 1 Beförderungspunkt. 11 Punkte geben den Anspruch auf Beförderung nach 6, 10 Punkte nach 12, 9 Punkte nach 18, 8 Punkte nach 24, 7 Punkte nach 27 Monaten Dienstzeit als Unterleutnant.

Zur Herbeiführung von Vakanzen, außer durch freiwilligen Abgang, dienen folgende Alters- und Unbeschäftigkeitsgrenzen, die besonders in den letzten 2 Jahren verengt worden sind:

Admiral of the Fleet: 70 Jahre.

Admirale und Vizeadmirale: 65 Jahre oder 5 Jahre nach dem letzten Dienst als Flaggoffiziere, Vizeadmirale bei der Beförderung zum Admiral, wenn sie als Vizeadmiral keinen Dienst getan haben.

Kontreadmirale: 60 Jahre oder 3 1/2 Jahre nach dem letzten Dienst als Kontreadmiral oder 5 Jahre nach dem letzten Dienst als Kapitän z. S.

Flaggoffiziere, die ihre Flagge nicht geheißt haben: 60 Jahre.

Kapitäne z. S.: 55 Jahre oder 3 Jahre nach dem letzten Dienst in der Charge.

Korvettenkapitäne: 50 Jahre oder 3 Jahre nach dem letzten Dienst.

Leutnants: 45 Jahre oder 3 Jahre nach dem letzten Dienst.

5. Alter der Seeoffiziere.

Anfang 1905 schwankte das Lebensalter:

der Admirale zwischen 65 und 60 Jahren (Fisher 64, Wilson 62 3/4, Noël 59 3/4).

der Vizeadmirale zwischen 63 und 57 Jahren (Beresford 59),
der Kontreadmirale zwischen 60 und 48 Jahren (May 55 1/2, jetzt Vizeadmiral),
des Kapitäne z. S. zwischen 55 und 36 Jahren.

IV. Das französische Seeoffizierkorps.

1. Die Auswahl des Ersatzes.

Das französische Seeoffizierkorps ergänzt sich auf die verschiedenste Weise, aus Zöglingen der École navale, der École polytechnique, aus Deckoffizieren und aus der Handelsmarine. Die erste Kategorie hat die Überhand und drückt dem Offizierkorps den Stempel auf. Obgleich ein Drittel der Oberleutenants z. S.-Stellen den Anwärter aus dem Deckoffizierstande vorbehalten ist, waren doch 1902 nur 4 1/2 Prozent der subalternen Stellen von ihnen besetzt. Der Prozentsatz der Zöglinge der École polytechnique betrug zur selben Zeit etwa 7 Prozent. Da es sich in diesem Aufsatz darum handelt, einen Vergleich der charakteristischen Züge der verschiedenen Systeme zu ermöglichen, soll nun die erstere Kategorie näher besprochen werden.

Die Bewerber zum Eintritt in die École navale müssen im 15. bis 18. Lebensjahre stehen, gesund sein und sich einem Konkurrenzexamen unterwerfen, das in Paris und verschiedenen großen Städten des Reichs abgehalten wird (von den Japanern angenommen). Nach dem Ausfall der Prüfung wählt der Marineminister die Einzustellenden aus. Abiturienten sind von der Eintrittsprüfung nicht befreit, doch wird das Zeugnis auf das Resultat der Prüfung mit einer Anzahl Punkte in Anrechnung gebracht, so daß auf diese Weise die tüchtigen Abiturienten an die Spitze kommen. Soziale Anforderungen an die Herkunft werden nicht gestellt. Doch bedingen die Kosten von 1200 Francs jährlich, daß nur Söhne bemittelter Familien in die Schule eintreten können.

2. Erziehung des Ersatzes.

Die Ausbildungszeit auf der Schule „Borda" in Brest dauert 1 Jahr 10 Monate. Am Schluß eines jeden Jahres findet ein Examen statt; nach erfolgreichem Bestehen des zweiten werden die Zöglinge zu Aspiranten II. Klasse (Fähnrichen) ernannt und hiermit Militärpersonen. Die Ausbildung ist eine fachmännisch-theoretische und -praktische, doch werden auch einige allgemein-wissenschaftliche Fächer, wie z. B. Geschichte, Literatur, gelehrt. Die Zöglinge lernen alle praktischen Handgriffe des Berufs, machen hierzu Fahrten auf Torpedobooten sowie im Sommer eine dreimonatige Kreuztour an der französischen Küste auf einem Tender, auf dem das Stammpersonal nur im Notfall eingreift. Während der ganzen Ausbildungszeit erhalten die Zöglinge keinen Urlaub und sind sehr in ihrer Bewegung eingeengt. Eine Fortsetzung der Ausbildung auf der École navale ist die auf der École d'application, dem früheren Transportschiff „Duguay Trouin". Dieses Schiff macht eine etwa zehnmonatige Reise in die Atlantic und das Mittelmeer, während welcher die Aspiranten theoretisch und praktisch besonders in Artillerie, Torpedowesen, Navigation weitergebildet werden. Nach bestandenem Examen am Schluß der Reise erfolgt eine neue Rangierung und die Ernennung zu Aspiranten I. Klasse = Leutnants z. S. Hiermit ist die eigentliche

Ausbildung, die die militärisch-seemännische Seite des Berufs etwas vernachlässigt, beendet. Die Aspiranten I. Klasse werden auf die verschiedenen Schiffe verteilt, tun praktischen Dienst und werden nach 2 Jahren jahrgangsweise zum Enseigne de vaisseau, Oberleutnant z. S., befördert.

3. Die Weiterbildung der Seeoffiziere.

Die Spezialisierung im weiteren Beruf wird in der französichen Marine nicht sehr weit getrieben. Die Artilleriespezialisten, Leutnants und Enseignes, haben einen Kursus von 8 Monaten auf dem Artillerieschulschiff in Toulon durchzumachen, von denen 4 Monate vornehmlich der Theorie, 4 Monate dem praktischen Schießen gewidmet werden. Am Schluß findet eine theorisch-praktische Prüfung statt, für deren Bestehen ein 8 Jahre gültiges Zeugnis erteilt wird. Die Qualifizierten kommen für ein Jahr auf eine besondere Einschiffungsliste als Artillerieoffiziere. Der Spezialkursus für die zu Torpedooffizieren auf dem Torpedoschulschiff in Toulon auszubildenden Leutnants und Enseignes dauert 5 Monate. Für das Bestehen des Examens wird ebenso wie bei den Artillerieoffizieren ein Zeugnis von achtjähriger Gültigkeit erteilt, daß die Aufnahme für ein Jahr auf eine besondere Einschiffungsliste als Torpedooffiziere zur Folge hat. Außer diesen beiden finden noch Spezialkurse im Infanterie- und Gewehrschießdienst sowie im Turnen und Fechten statt.

Der Vorbereitung für höhere Kommandostellen dient die seit 1895 eingerichtete École supérieure, deren Kursus einjährig ist; 10 Monate entfallen auf theoretischen Unterricht in den Hauptgebieten der Seekriegswissenschaften, 2 Monate auf Teilnahme an den Manövern, Besuch von Werften und Küstenbefestigungen usw. Es werden jährlich etwa 15 bis 18 besonders tüchtige Lieutenants de vaisseau hierzu kommandiert, die 3 Jahre Seefahrtzeit in ihrem Dienstgrade haben. Den Schluß des Kursus bildet eine schriftliche und mündliche Prüfung. Diejenigen, die ein gutes Resultat erzielen, erhalten ein Diplom, das den Vorteil einer 6 monatigen Vorrangierung bei einer Beförderung nach Wahl hat. Vorteile aller Akademiker sind Verwendung in den Stäben und Einschiffung auf Wunsch des Kommandanten eines Schiffs über 5000 Tonnen.

4. Die Beförderung.

Die Beförderung erfolgt nach Erfüllung der Beförderungsbedingungen zum Teil nach der Anciennität, zum Teil nach Wahl, und zwar ist der Modus fast für alle Rangstufen verschieden. Die Beförderung zum Lieutenant de vaisseau geschieht ein Drittel nach Wahl aus dem ersten Drittel der Enseignes, zwei Drittel nach dem Dienstalter, die der Fregattenkapitäne zur Hälfte nach Wahl aus dem ersten Drittel der Lieutenants de vaisseau, zur Hälfte nach dem Dienstalter, die der Kapitäne zur See aus dem ersten Drittel der Fregattenkapitäne, die der Kontre- und Vizeadmirale ohne Einschränkung nach Wahl. Die Auswahl für die Beförderung nach Wahl der Enseignes, Lieutenants de vaisseau und Capitaines de frégate trifft zu vier Fünfteln die Beförderungskommission auf Grund der Zeugnisse der Vorgesetzten, zu einem Fünftel der Marineminister. Die zu Kontre- und Vizeadmiralen geeigneten Offiziere werden von den Vorgesetzten dem Minister namhaft gemacht, der sie nach Zustimmung des Ministerrats dem Präsidenten zur Beförderung vorschlägt.

Die einzuhaltenden Beförderungsbedingungen sind folgende:

Für die Beförderung zum	Lieutenant de vaisseau	2	Jahre Seefahrtzeit,
" " " "	Capitaine de frégate	4	" "
" " " "	Capitaine de vaisseau	3	" "
" " " "	Contreamiral	3	" "

oder 4 Jahre Dienstzeit, von denen 2 Jahre als Chef von drei Schiffen,
für die Beförderung zum Viceamiral 2 Jahre Seefahrtzeit.

5. Das Alter der Seeoffiziere.

Die Altersgrenzen sind höher als in allen anderen Marinen. Sie betragen für den Vizeadmiral 65, den Kontreadmiral 62, den Kapitän zur See 60, den Fregattenkapitän 58, den Lieutenant de vaisseau 53, den Enseigne 52 Jahre; Lieutenants können außerdem mit 14 jähriger Dienstzeit in der Charge entlassen oder zur Reserve übergeführt werden. Infolgedessen ist das französische Seeoffizierkorps verhältnismäßig alt. Das Lebensalter der einzelnen Chargen schwankte Anfang 1905:

bei den Vizeadmiralen	zwischen 64 bis 59 Jahren	
(Furnier 63, Touchard 61, Caillard 59)		
bei den Kontreadmiralen	zwischen 62 bis 54 Jahren,	
" " Kapitänen z. S.	" 60 " 47	"
" " Fregattenkapitänen	" 58 " 41	"
" " Lieutenants de vaisseau	" 45 " 29	"

Es kommt ihm nur noch das Alter in dem amerikanischen Seeoffizierkorps gleich.

V. Das Seeoffizierkorps der Vereinigten Staaten.

1. Die Wahl des Ersatzes.

Durch die Personnel Bill 1899 wurden Seeoffizierkorps und Marineingenieurkorps miteinander verschmolzen. Die hiermit gemachten Erfahrungen haben aber nicht befriedigt, so daß ein Übergang zu dem englischen System, bei dem nur eine gemeinsame Erziehung bis zum Unterleutnant stattfindet, vielfach für die allein mögliche Lösung dieser Frage betrachtet wird. Die hauptsächlichste Ergänzungsart ist diejenige durch Kadetten. Sie werden durch den Präsidenten und die Kongreßmitglieder aus der Zahl der zahlreichen Bewerber ernannt, die die vorgeschriebene Eintrittsprüfung bestanden haben, körperlich tauglich und in einem Alter von 15 bis 20 Jahren sind. Durch die neue Personnel Bill von 1905 wird die Eintrittsaltersgrenze auf 15 bis 17 Jahre festgesetzt unter gleichzeitiger Abkürzung der bisher 4 jährigen Kadettenkurse zunächst auf $3^1/_2$, dann auf 3 Jahre bis zum Jahre 1913, um das Offizierkorps zu verjüngen und zu vermehren. Den Deckoffizieren sind jährlich fünf Leutnantsstellen vorbehalten, sie werden aber kaum besetzt.

2. Ausbildung des Ersatzes.

Die Kadettenschule zu Annapolis gilt für eine der am zweckmäßigsten und glänzendsten eingerichteten Anstalten dieser Art. Die Unterhaltungs- usw. Kosten trägt der Staat. Der Winter dient vornehmlich der theoretischen, der Sommer (Mai bis

September) der seemännisch-praktischen Ausbildung an Bord von seegehenden Schulschiffen. Besonderen Wert legen die Amerikaner auch auf die körperliche und technische Ausbildung; auch die gesellschaftliche wird eifrig betrieben, da die Kadetten sich aus allen Gesellschaftsklassen rekrutieren. Nach Ablegung eines Examens am Schluß des vierten Jahres werden die Kadetten als Fähnriche z. S. 2 Jahre an Bord von Linienschiffen und Kreuzern kommandiert, wo sie fast gänzlich sich selbst überlassen sind, und am Schluß dieser 2 Jahre einem Offiziersexamen in den Fachwissenschaften unterworfen, dessen Resultate die Grundlage für die mit der Ernennung zum Ensign (Unterleutnant z. S.) endgültig festzustellende Dienstaltersfolge sind. Nach der neuen Personnel Bill soll das Kommando an Bord als Fähnrich nur 1 Jahr dauern, die Beförderung zum Ensign nach einem Examen ohne Konkurrenz erfolgen, nach einem weiteren Dienstjahre als Ensign und Bestehen der vorgeschriebenen Prüfung die Beförderung zum Oberleutnant z. S. (Junior Lieutenant) stattfinden.

3. Weiterbildung der Seeoffiziere.

Der Spezialisierung des Offizierkorps haben die Amerikaner stets unsympathisch gegenübergestanden. Die sehr gute technische und waffentechnische Ausbildung der Kadetten auf der Schule zu Annapolis und den Schulschiffen mag ein Grund hierfür sein. Spezialfortbildungskurse bestanden bis vor 1 bis 2 Jahren nur im Torpedowesen und dauerten nur 6 Wochen. Die sonstige Weiterbildung der Seeoffiziere übernahm das seit 1885 gegründete Naval War College zu Newport, wo während 4 Sommermonaten Vorlesungen über Neuerungen auf allen Fachgebieten, über Taktik und Strategie, Völkerrecht usw. stattfinden und Kriegsspiele abgehalten werden. Zu dem Kursus werden jährlich 30 bis 40 Hörer, zum Teil ältere Stabsoffiziere, kommandiert; eine größere Anzahl nimmt an ihnen als Hospitanten teil. Das „Naval War College“ ist ein Teil der General Board und verrichtet gleichzeitig Admiralstabstätigkeit.

In den letzten Jahren hat sich aber das Bedürfnis herausgestellt, Maschinen- und Artilleriespezialisten besonders für die höheren Stellungen an Land zu haben. Zu diesem Zweck sollen besonders geeignete Offiziere in besonderen Kursen auf der Marineakademie „for ordnance and engineering duty“ an Land ausgebildet werden, wenn sie darauf verzichten, Kommandanten und Geschwaderchef zu werden und damit einverstanden sind, mit Eintritt dieses Zeitpunkts nur noch an Land Verwendung zu finden.

4. Die Beförderung.

Die Beförderungsverhältnisse waren allmählich sehr ungünstig geworden, da Altersgrenzen für die einzelnen Chargen wie bei anderen Marinen nicht existierten, sondern nur eine Grenze für den aktiven Dienst überhaupt auf 62 Jahre festgesetzt war und der Präsident nach der Personnel Bill 1899 nur ein beschränktes Recht der zwangsweisen Verabschiedung hatte. Das Gesetz 1891 normierte die Zahl der jährlich wünschenswerten Abgänge zur Aufrechterhaltung einer guten Beförderung auf: 13 bis zum Commander (Fregattenkapitän), 20 bis zum Lieutenant commander (Korvettenkapitän), 29 bis zum Lieutenant (Kapitänleutnant), 40 bis zum Junior Lieutenant (Oberleutnant z. S.). Falls so viel

Stellen nicht durch Ausscheiden beim Erreichen der Altersgrenze von 62 Jahren oder durch freiwilligen Abgang von Stabsoffizieren vakant werden, steht dem Präsidenten das Recht zu, jährlich 5 Captains, 4 Commanders, 4 Lieutenants-Commanders und 2 Lieutenants zu verabschieden. Die Auswahl trifft eine aus 5 Admiralen bestehende besondere Kommission. Infolge des schnell steigenden Mehrbedarfs an Offizieren ist von diesem Recht kein ausgiebiger Gebrauch gemacht worden, so daß die Beförderung sehr ins Stocken geriet und ein vom General Board ausgearbeiteter Gesetzentwurf nötig wurde, der die Überführung in die Reservekategorie (z. D.-Stellung) bei Erreichen eines gewissen Lebensalters für die Captains und Commanders vorschreibt. Eine Beförderung nach Wahl existiert nicht.

Die in die Reserveliste Übergeführten tun Dienst an Land, erhalten dieselben Gebührnisse wie aktive Offiziere und avancieren unter sich weiter. Die Altersgrenzen zum Übertritt sind folgende:

Für Captains zunächst das 60. Lebensjahr, dann von 2 zu 2 Jahren um 1 Jahr abnehmend in 10 Jahren das 55.;

für Commanders zunächst das 55., dann in derselben Weise abnehmend nach 10 Jahren das 50. Lebensjahr.

Auf dieselbe Reserveliste sollen alle Offiziere kommen, die als Captains und Commanders durch die gesetzlichen Bestimmungen nur zur performance of engineering duty an Land bestimmt sind (siehe oben). Durch diese Bestimmungen im Verein mit denen von 1899 erhofft man eine schnellere Beförderung der Seeoffiziere, die zur See fahren.

5. Das Alter.

Das Lebensalter der einzelnen Chargen ist, den bisherigen Verhältnissen entsprechend, sehr hoch. Genau waren die Grenzen nicht zu ermitteln, doch dürften folgende Zahlen ziemlich richtig sein:

Kontreadmirale: 60 Jahre im Durchschnitt bei den eingeschifften. (Der Rang eines Vizeadmirals wird erst durch den Gesetzvorschlag 1905 geschaffen.)

Kapitäne z. S.: 54½ bis 58½ Jahre bei den Linienschiffskommandanten.

Commander (Fregattenkapitän): 47½ bis 54 (56) Jahre.

Lieutenant-Commander (Korvettenkapitän): 38 bis 49 Jahre.

Lieutenant (Kapitänleutnant): 35 bis 40 Jahre.

VI. Nutzanwendungen.

Ein Vergleich der vorstehend im Umriß skizzierten Einstellungs-, Ausbildungs- und Beförderungsmethoden der Seeoffiziere gibt folgende gleichartige Züge:

1. Auswahl des Offizierersatzes nach geistiger und körperlicher Tüchtigkeit, erst in zweiter Linie nach den sozialen Verhältnissen.
2. Möglichst gleichmäßige Vorbildung beim Eintritt (eine Ausnahme machen die Franzosen).
3. Bevorzugung der praktischen Seite der Ausbildung beim Offiziersersatz (ausgenommen Russen).

4. Spezialisierung der Weiterbildung der Offiziere zu ihrer intensiveren Ausnutzung unter Aufrechterhaltung der Einheitlichkeit des Korps, daneben das Bestreben, durch allgemeine Kurse die Offiziere für die Kommandanten- und Führerstellungen vorzubereiten.
5. Abhängigkeit der Beförderung von einer gewissen Seefahrtzeit. Bevorzugung der Tüchtigen durch Beförderung nach Wahl, um junge Führer zu erhalten. Die Wahl wird bis in die höchsten Chargen entweder direkt oder indirekt durch Nichtbeschäftigung (England) ausgeübt.

Über das beste Eintrittsalter des Offizierersatzes sind die Ansichten geteilt, ein Umstand, der wohl in erster Linie den verschiedenartigen Schulverhältnissen zugeschoben werden kann. Das japanische Seeoffizierkorps, das sich so glänzend in einem modernen Seekriege bewährt hat, hat jetzt den ältesten, das englische Seeoffizierkorps den jüngsten Ersatz.

Welche Nutzanwendung können wir aus diesem Vorgehen anderer Seestaaten für unser Seeoffizierkorps machen?

1. Die Auswahl des Ersatzes.

Der Ersatz des Seeoffizierkorps wird mit großer Sorgfalt ausgewählt, das Korps selbst besitzt eine gute geistige Leistungsfähigkeit, da minder begabte Elemente in dem Beruf kein Fortkommen finden. Das schnelle Anwachsen der Flotte hat die einzelnen Chargen jung erhalten. Es scheint danach alles aufs beste eingerichtet zu sein. Trotzdem würde Stillstand auf diesem so wichtigen Gebiete ohne weiteres Rückschritt bedeuten, weil andere Nationen einen etwaigen Vorsprung früherer Jahre in den letzten Jahren eingeholt haben oder in nächster Zeit einholen werden. Außerdem sind Anzeichen in Zahl vorhanden, daß das jetzige System an der Grenze der Leistungsfähigkeit angekommen ist oder in nächster Zukunft ankommen wird. Es müssen also Mittel und Wege gefunden werden, wie auf der alten Grundlage weiterbauend und unter Berücksichtigung unserer nationalen Eigenart weitere Fortschritte gemacht werden können.

Auf dem Gebiete der Auswahl des Seeoffizierersatzes sind solche nach zwei Richtungen hin möglich:

a) in der Art der Auswahl,
b) in der gleichmäßigen Vorbildung.

a) Die jetzige vorläufige Auswahl durch eine Seekadetten-Annahmekommission auf Grund der ärztlichen, wissenschaftlichen und moralischen Zeugnisse und eingezogener Erkundungen über die Familienverhältnisse muß durch eine persönliche Vorstellung der Bewerber ergänzt werden, wie diese auch die englische Marine verlangt. Ein Blick und eine kurze Unterhaltung geben einen besseren Anhalt über die geistigen und Charaktereigenschaften als alle Zeugnisse.

b) Alle Berufsarten, die der wissenschaftlichen Grundlage nicht entbehren können, verlangen eine gleichmäßige Vorbildung der Bewerber, während der Seeoffizierersatz aus jungen Leuten mit einer abgeschlossenen und solchen mit einer halbfertigen Schulbildung besteht und von einer ungleichen Grundlage aus gleichmäßig ausgebildet werden soll. Das ist eine Verschwendung von Zeit und Mühe. Es gibt

nur zwei Wege, diesen Übelstand zu beseitigen: entweder durch alleinige Einstellung von Nichtabiturienten und Einführung eines Marine-Kadettenkorps wie in fast allen anderen Marinen, oder durch Ergänzung allein durch Abiturienten. Der Verfasser des lesenswerten Aufsatzes im Juliheste der „Marine-Rundschau“: „Schulbildung und Seeoffizierlaufbahn“, redet der Einstellung von Abiturienten das Wort. Diese Ansicht kann in Anbetracht der Verhältnisse der modernen Seekriegsschiffahrt nur unterstützt werden. Mögen die Abiturienten, besonders diejenigen der Gymnasien, auch manche Lücken im quantitativen Wissen für den zukünftigen Beruf haben, sie bringen auf jeden Fall eine gute geistige Grundlage mit und haben bereits verschiedene Sichtungen auch in moralischer Hinsicht durchgemacht. Nur Abiturienten einzustellen wird ein leichtes sein, wie die Anmeldungsziffern der letzten Jahre beweisen.

2. Ausbildung des Ersatzes.

Den Ausbildungsgang der Seekadetten näher zu berühren, wird aus den verschiedensten Gründen nicht für zweckmäßig gehalten. Daß auf diesem Gebiete sich bereits in den nächsten Jahren Wandlungen vollziehen werden, wird wohl allgemein mit Recht angenommen, da die jetzige Methode vornehmlich dem augenblicklichen Übergangsstadium der Marine Rechnung trägt. Gleichgültig kann es aber bleiben, ob die erste Ausbildung auf etwas älteren oder etwas moderneren Kreuzern stattfindet. Besonders im ersten Jahre kommt es nicht so sehr darauf an, was der junge Seekadett lernt, sondern wie er es lernt. Die Zusammensetzung des Offizierkorps des Schulschiffes ist ausschlaggebend, nicht das Schiff. Nach dieser ersten grundlegenden Ausbildungsperiode muß natürlich der Seekadett weiterhin in modernster Weise und auf modernsten Schiffen weitergebildet werden. Die technische Seite wird hierbei mehr und mehr zu ihrem Rechte kommen müssen, ohne so weit berücksichtigt zu werden, daß eine Verschmelzung von Seeoffiziers- und Marine-Ingenieuraspiranten angebracht erscheinen kann. Die Erfahrungen in der Marine der Vereinigten Staaten können wahrlich hierzu nicht ermutigen. Auf keinen Fall ist eine gemeinsame Einstellung und Erziehung möglich, wenn nicht gleichzeitig zu einer Einstellung in frühester Jugend, wie in der englischen Marine, übergegangen wird. Ohne Zurückgehen auf ein so frühes Einstellungsalter würden die Engländer kaum eine gemeinsame erste Erziehung eingeführt haben.

3. Die Weiterbildung der Seeoffiziere.

Eine Spezialisierung der Seeoffiziere nach den Hauptdienstverrichtungen unter Aufrechterhaltung der Einheitlichkeit der Korps ist bereits als durchaus notwendig erkannt und eingeleitet. Trotzdem kommen noch manche Strömungen an die Oberfläche, die den Seeoffizier zum Allerweltsmenschen machen wollen. Mannigfaltigkeit der Ausbildung wird höher eingeschätzt als hohe Leistungsfähigkeit in einem Spezialdienst. Daß hierunter die Leistungsfähigkeit der Flotte leidet, bedarf keiner Erklärung. Sie noch zu steigern, ist aber eine der Hauptaufgaben der nächsten Jahre. Dies ist nur möglich, wenn der Offizier von den mittleren Oberleutnantsjahren an, wo die allgemeine fachmännische Ausbildung als beendet angesehen werden kann, bis zur Zeit, wo er zu Kommandanten- oder Ersten Offizier-Stellungen auf Linienschiffen heran ist, in *einem* Fach gründlich ausgenutzt wird. Wird ihm hierbei Gelegenheit gegeben, sich

auch auf die obigen Stellen vorzubereiten, so kann ein Nachteil aus dieser Ausnutzung nicht entstehen.

Diese Gelegenheit muß ein 2- bis 3monatiger Wintervortragskursus auf der Marineakademie geben, der von allen besucht werden kann und sich auf alle Gegenstände erstreckt, deren Kenntnis zur tüchtigen Kommandoführung notwendig ist. Es gehört hierzu vor allem Kenntnis fremder Marinen, taktische Kriegsspiele, Seekriegsrecht, Neuerungen auf allen Fachgebieten. Wenn der streichende Blaustift erst einmal Zeit gefunden hat, alle Ausbildungsvorschriften auf ein modernen Verhältnissen angepaßtes Maß zu reduzieren, wird die Zeit auch vorhanden sein, daß die Offiziere in den Kapitänleutnantsjahren diese Vortragskurse besuchen.

4. Beförderungsverhältnisse.

Das deutsche Seeoffizierkorps ist infolge der starken Vermehrungen der letzten Jahre verhältnismäßig jung. Folgende Tabelle gibt eine Vergleichsübersicht.

	Deutschland:	England:	Vereinigte Staaten:	Japan:	Frankreich:	Rußland:
				Durchschnitt		
	1905	—	—	1904	1905	—
Admiral	61—57	65—61	nicht vorhanden	$59^1/_2$	nicht vorhanden	85—67
Vizeadmiral	56—53	63—57	wird erst geschaffen	52	64—59	73—54
Kontreadmiral . .	55—51	60—48	Durchschnitt 60	50	62—54	59—49?
Kapitän z. S. . . .	52—42	55—36	$58^1/_2$—$55^1/_2$	$45^1/_2$	60—47	55—47
Fregattenkapitän .	45—40	—	56? —$47^1/_2$	40	58—41	51—37
Korvettenkapitän .	43—34	—	49—38	$35^1/_2$		
Kapitänleutnant .	37—27	—	40—35	$30^1/_2$	45—29	46—23
Oberleutnant z. S.	—	—	—	—		

Das siegreiche japanische Seeoffizierkorps, das einen Ersatz im Alter unserer Abiturienten (16 bis 20 Jahre) hat, ist also das jüngste. Die Gründe sind niedrigste Altersgrenzen, Beförderung nur nach Wahl und Möglichkeit der Verabschiedung vor Erreichung der Altersgrenze, also Anwendung aller Mittel, von denen andere Marinen immer nur einige benutzen.

Nach dem japanischen Seeoffizierkorps steht das deutsche hinsichtlich des Durchschnittsalters der einzelnen Chargen vorteilhaft da, wird aber in der unteren Grenze auch noch von dem englischen Seeoffizierkorps übertroffen und genügt nicht mehr der in allen Marinen fast einstimmig erhobenen Forderung, daß Offiziere, die zu Führern qualifiziert sind, spätestens zwischen dem 45. bis 48. Lebensjahre den Admiralsrang erreicht haben müssen, damit sie nicht nur als Führer ausgebildet werden können, sondern auch Jahre hindurch für den Ernstfall leistungsfähig bleiben. Vielleicht tritt in den nächsten Jahren noch eine geringe Verjüngung in den oberen Chargen ein, dann aber wird das Alter stetig in die Höhe gehen. Falls nicht eine weitere Vermehrung der Flotte über das Maß der nächstjährigen Flottennovelle hinaus stattfindet, wird aller Voraussicht nach vom Jahre 1910/1912 ab eine allgemeine Beförderungsstockung eintreten. Trotz mancher nicht zu leugnender Nachteile wird es dann nicht mehr vermieden werden können, eine Art vorzugsweiser Beförderung einzuführen. Daß eine solche bei den besonderen Berufsverhältnissen möglich ist, zeigt das gleichmäßige Vorgehen der anderen Marinen; daß sie auch unseren nationalen Anschauungen und

Gewohnheiten nicht zuwiderläuft, beweist die Armee. Der von ihr eingeschlagene Weg ist allerdings für die Marine nicht gangbar, da bei dieser die Praxis eine bedeutend höhere Rolle spielt. Welcher Weg gewählt werden muß, mag zunächst noch dahingestellt bleiben. Die Entscheidung wird nicht unwesentlich durch die Entwicklung bedingt werden, die das Seeoffizierkorps in den nächsten Jahren durchmacht. Auf jeden Fall muß der eingeschlagene Weg gewährleisten, daß nur solche Offiziere in Führerstellungen kommen, die neben einem gründlichen Wissen auf allen Gebieten des Berufs einen scharfen Blick für taktische Situationen und praktisches Können besitzen, vor allem Charaktere sind. Nur in die Hand solcher Leute kann ein Volk mit Zuversicht sein Geschick für die eine Stunde legen, die für Jahrhunderte entscheidend ist.

Das ist die große Mahnung, die nach einhundertjähriger Pause die Geschichte durch die Schlacht in der japanischen See allen Völkern ins Gedächtnis zurückruft.

v. U.



Die wirtschaftliche und militärpolitische Stellung der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean.

Von Kapitänleutnant Raeder.

Die Vereinigten Staaten von Amerika (V. St.) waren, so wie sie aus dem Unabhängigkeitskriege hervorgingen, zunächst eine rein atlantische Macht. In dem ganzen Verlaufe ihrer weiteren Entwicklung jedoch macht sich ein unaufhaltsames Vorwärtsdrängen nach Westen geltend, dem zufolge sie allmählich ihre westliche Festlandsgrenze bis an die Küste des Stillen Ozeans vorschoben: 1803 wurde von der Union mit dem Ankauf von Louisiana ein ungeheures Gebiet gewonnen, das sie in den Besitz der für die Erschließung des mittleren Westens so wichtigen Wasserstraßen des Mississippisystems setzte. Schon in den dreißiger Jahren begann man in den V. St. den Besitz eines Küstengebietes am Stillen Ozean als Vorbedingung für eine gedeihliche Fortentwicklung zu empfinden; besonders in den jungen Staaten des damaligen „Westens“ bildete sich eine Partei mit dem Schlagworte „Groß-Amerika“, deren letztes Ziel die Angliederung der Küstengebiete des Stillen Ozeans bildete. 1845 wurde Texas, dessen Bewohner, zu einem großen Teile Einwanderer aus der Union, sich 9 Jahre vorher von Mexiko losgesagt und eine unabhängige Republik gegründet hatten, auf wiederholten Antrag derselben der Union einverleibt. Der Streit, der sich zwischen den V. St. und Mexiko bezüglich der Westgrenze des neuerworbenen Gebietes entspann, führte zu dem Eroberungskriege, der 1848 mit der Abtretung von Neumexiko und Kalifornien an die Union endete und dieser den Zugang zum Stillen Ozean im Süden ihres Gebietes sicherte.

Fast zu derselben Zeit (1846), zu der die Union im Süden ihre Grenze an das Stille Meer verlegte, nahm sie, einem Vertrage mit England entsprechend, Oregon bis zum 49. Breitengrad in Besitz, ein Gebiet, das seit 1818 unter der gemeinsamen Verwaltung beider Staaten gestanden, in dem jedoch das Übergewicht der amerikanischen Bevölkerung infolge massenhafter Einwanderung allmählich ein bedeutendes geworden war. Auch hier wäre es fast zum Kriege gekommen, da man auf seiten der Union das ganze Küstengebiet bis zum Südende Alaskas beanspruchte.

1867 schließlich erwarben die V. St. für die Summe von 7,2 M. D.*) die russischen Besitzungen auf dem amerikanischen Kontinent, die als Territorium Alaska der Union angegliedert wurden.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts hatten also die V. St. im allgemeinen die Grenzen auf dem Kontinent erreicht, die sie auch heute noch innehaben.

Schon die vorstehend skizzierte Expansionspolitik hatte keineswegs allgemeine Billigung innerhalb der V. St. gefunden. Einmal fürchteten die Antisklavereielemente des Nordens, die sich aus der Annektion der südlichen Gebiete ergebenden Vorteile würden in der Hauptsache den Sklavenhaltern des Südens zuteil werden; anderseits aber herrschte in weiteren Kreisen die Ansicht, das Land habe bereits die Ausdehnung

*) M. D. = Millionen Dollars.

erreicht, deren es für eine gedeihliche Entwicklung bedürfe, eine weitere Vergrößerung seines Gebietes könne ihm nur gefährlich werden, zumal, wenn diese nicht im Einklang mit der Monroedoktrin stehe und somit die Union der Gefahr eines Konfliktes mit europäischen Staaten aussetze.

Die Monroedoktrin besagte bekanntlich in ihrer ursprünglichen Fassung, so wie sie 1823 vom Präsidenten Monroe ausgesprochen wurde, in der Hauptsache lediglich, daß man jeden Versuch der europäischen Mächte, ihr System auf irgend einen Teil des amerikanischen Kontinentes auszudehnen, als eine Gefahr für den Frieden und die Sicherheit der V. St. betrachten würde. In die Angelegenheiten der europäischen Mächte hingegen, besonders auch in diejenigen der bereits auf amerikanischem Boden bestehenden europäischen Kolonien oder Dependenzen werde man sich in keiner Weise einmischen. Die Veranlassung zur Bekanntgabe dieser Botschaft gab, wie bekannt, die Befürchtung, daß europäische Mächte, vorzüglich die „heilige Allianz", eine Aktion zur Unterstützung Spaniens gegenüber den sich vom Mutterlande lossagenden Kolonien unternehmen würden. Die Monroedoktrin, die im Laufe der ihrer Aufstellung folgenden Jahrzehnte mit Ausnahme weniger Fälle im allgemeinen den Leitsatz der amerikanischen Politik bildete, entsprach als politisches Prinzip der damaligen Lage und den damaligen Interessen der Union; sie erwies sich in der Folge als fähig, sich den Wandlungen dieser Bedingungen entsprechend zu dehnen und sich denselben anzupassen. — Aus der ursprünglichen Auffassung der Monroedoktrin wurden die V. St. durch ihre wirtschaftliche Entwicklung in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts herausgedrängt. Die außerordentliche Steigerung der Produktion, die den heimischen Bedarf bei weitem überstieg, der staunenswerte Aufschwung der amerikanischen Industrie zwang die Union, sich nach neuen Absatzgebieten umzusehen; zunächst fiel dabei ihr Blick naturgemäß auf die übrigen Länder der amerikanischen Kontinente, weiterhin aber auch vor allem auf die Gebiete, die vom Stillen Ozean bespült werden. Es entstand im Laufe der Zeit eine „neue, wesentlich vermehrte Auflage"*) der Monroedoktrin, in der nur noch die Forderung, betreffend die Nichteinmischung der europäischen Mächte in amerikanische Angelegenheiten, an die ursprüngliche Form erinnert, während die andere Seite der Doktrin, Beschränkung der amerikanischen Politik auf die amerikanischen Kontinente, fallen gelassen wurde. Wie weit man in heutiger Zeit bei der Auslegung der Monroedoktrin geht, zeigen am treffendsten die Ausführungen Mahans in der „National Review",**) in denen er das Zusammenwirken von Koalitionen in amerikanischer Angelegenheit als im Widerspruch zur Doktrin stehend bezeichnet, wo er ferner die Ansicht ausspricht, daß alle Besitzungen der europäischen Mächte auf dem nordamerikanischen Kontinent und in dessen Umgebung früher oder später den V. St. zufallen müssen, und daß der Stille Ozean dazu bestimmt sei, eine Domäne der Amerikaner zu werden. Politisch und wirtschaftlich soll der Einfluß der Union nicht nur über die amerikanischen Kontinente, sondern weiterhin über den größten der Ozeane ausgedehnt werden. Dem Gedanken, daß die Union die vorherrschende Macht auf dem Stillen Ozean werden müsse, ist von hervorragenden Amerikanern verschiedentlich Ausdruck verliehen: „Unser

*) Helmholt: „Weltgeschichte", Bd. I, Kap. V, 11.
**) Februar 1903; vgl. „Nauticus" 1904, S. 12.

hauptsächlichster Handel", so äußerte im Jahre 1900 der Senator Beveridge,*) „wird in Zukunft nach Asien gerichtet sein, der Stille Ozean ist unser Meer." Drei Jahre später erklärte der Präsident Roosevelt selbst bei einer Reise durch Kalifornien: „Im Laufe des neuen Jahrhunderts müsse das Stille Meer unter den Einfluß der Union kommen, der allein die künftige Herrschaft über dasselbe gebühre."

Seit Jahren ist dementsprechend das Augenmerk der Amerikaner vom Kontinent nach Westen gerichtet. 1877 zwar mußte die Union noch vor den vereinten europäischen Kolonialmächten zurückweichen; 1898 aber wurde innerhalb nur weniger Monate mit der Einverleibung der Hawaiigruppe sowie mit der Erwerbung der Philippinen und von Guam eine Brücke über den Ozean geschlagen, über die sich der Hauptstrom der amerikanischen Expansionspolitik — in der Richtung auf Ostasien — ergießen soll. Im folgenden Jahre wurde mit der Insel Tutuila eine wichtige Etappenstation auf dem Wege nach Australien erworben. Nachdem schließlich die V. St. zur Zeit des südafrikanischen Krieges England zum Verzicht auf den Clayton-Bulwer-Vertrag, d. h. auf jeglichen Einfluß in der Kanalfrage, veranlaßt hatten, sicherten sie sich Ende 1903 durch den Vertrag mit der neu entstandenen, von der Unionsregierung protegierten Republik Panama die ausschließliche Herrschaft über den nunmehr von ihnen selbst zu erbauenden Panamakanal, dessen politische und militärische Vorteile so gut wie ganz den V. St. zufallen werden, während sie an dem wirtschaftlichen Nutzen desselben voraussichtlich den hervorragendsten Anteil haben werden.

Inwiefern der Anspruch der V. St. auf die Vorherrschaft im Stillen Meere in wirtschaftlicher und militärpolitischer Hinsicht berechtigt erscheint, in welchem Maße insonderheit die geographische Lage, die Beschaffenheit der pazifischen Küste und die wirtschaftliche Entwicklung der westlichen Staaten sie zu einer solchen Vorherrschaft befähigen, welche Stellung die V. St. bisher in wirtschaftlicher und militärischer Beziehung bereits auf dem Stillen Ozean errungen haben, und wie diese Stellung sich voraussichtlich weiter entwickeln wird, — diese Fragen sollen den Gegenstand der folgenden Ausführungen bilden.

Teil I.

Die wirtschaftliche Stellung der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean.

A. Die geographische Lage der Union.

„Ein Reich der Mitte innerhalb des eigenen Erdteils und auch durch diesen Umstand das Schwergewicht in dem Kultur- und Wirtschaftsleben desselben behauptend, ist die Union zugleich ein Reich der Mitte zwischen den beiden größten Weltmeeren und zwischen allen Hauptprovinzen des Welthandels, nach denen von ihren Küstenplätzen grade und freie Verkehrslinien in ungleich größerer Zahl hinausführen als von den Küstenplätzen der europäischen Staaten. Mit der alten Kulturwelt jenseit des Atlantischen und mit der noch älteren ost- und südostasiatischen Kulturwelt jenseit des Pazifischen Ozeans, von der Tropen-

*) Paul Dehn: Weltwirtschaftliche Neubildungen, Kapitel XIV: „Das Problem des Stillen Meeres."

fülle des Sudans kaum ferner als Deutschland und England, der westindischen, mittel- und südamerikanischen Tropenfülle aber ungleich näher, und ungleich näher auch dem australischen und polynesischen Wirtschaftsgebiet, verfügt die Union wohl über eine ebenso gute Geschäftslage, wie die genannten europäischen Staaten, deren Mittellage auf der Landhalbkugel man so viel und so sehr mit Recht rühmt, wenn nicht sogar über eine bessere." Mit diesen treffenden Worten zeichnet Deckert*) die Hauptmerkmale der Lage der V. St. unter Berücksichtigung der handels- und verkehrspolitischen Verhältnisse im allgemeinen und deutet dabei gleichzeitig auf die günstige Lage und die Beziehungen der Union zu den pazifischen Wirtschaftsgebieten hin.

Der Umstand, daß die V. St. mit einem so beträchtlichen Teile ihres Landgebietes — einem Strich von 16 Breitengraden — den größten der Ozeane berühren, hat zweifellos ein gewichtiges Wort mitzusprechen bei der Beurteilung der Stellung, die ihnen auf diesem Meere zukommt. Dabei ist ferner zu berücksichtigen, daß sie mit ihrem Hauptlandgebiet an den Großen Ozean herantreten, während die europäischen Mächte nur durch Kolonien und Dependenzen Anwohner desselben geworden sind.

Um ein Urteil darüber zu gewinnen, welche Stellung ein Staat in einem Meergebiet in wirtschaftlicher und militärpolitischer Hinsicht einnimmt, ist es zunächst notwendig, sich zu vergegenwärtigen, welche Rolle dieser Ozean im Leben der Völker spielt bzw. in Zukunft voraussichtlich spielen wird. Nicht selten hört man — insonderheit von den Anwohnern des Stillen Ozeans — die Ansicht, dieses Meer sei das „Mittelmeer" der Zukunft; der Atlantische Ozean habe das Mittelmeer abgelöst bezüglich der Rolle, welche dieses in der Weltgeschichte spielte; der Stille Ozean sei nun dazu berufen, in gleicher Weise an Stelle des Atlantischen zu treten. Noch schroffer drückte Palmerston diesen Gedanken aus, wenn er sagte, „wer den Pazifik kontrolliert, kontrolliert die Welt", und ein ähnlicher Sinn wohnt den Worten inne, die Seward bereits 1852 aussprach: „Der Stille Ozean, seine Küsten, seine Inseln und das ungeheure Gebiet jenseits werden künftig den Hauptschauplatz der Ereignisse der Welt bilden".

Demgegenüber weist Ratzel nach, daß nicht der Atlantische Ozean als solcher an die Stelle des Mittelmeeres trat, sondern daß vielmehr das weite Weltmeer das enggeschlossene Seitenbecken ablöste; anderseits legt er dar, daß der Atlantische Ozean „seinen Küsten, wie sie auch gestaltet sein mögen, einen ganz anderen Wert verleiht als der Pazifische". Die Wahrheit dieses Ausspruches wird an anderer Stelle**) in umfassendster Weise dargetan, indem dort der Beweis geführt wird, daß der Große Ozean „das Weltmeer par excellence bleiben wird, der Atlantische Ozean aber das Weltmittelmeer und damit das eigentliche Weltverkehrs- und Welthandelsmeer, an dessen wirtschaftlicher und handelspolitischer Ausgestaltung die meisten, vornehmsten und auch dankbarsten Aufgaben geknüpft sind".

Die pazifische Seite ist bisher die Rückseite der V. St. gewesen, der politische

*) Sievers: Allgemeine Länderkunde: „Nordamerika" von Deckert, Kap. X.

**) Nauticus 1904: „Die handelspolitische Bedeutung des Panamakanals". — Vgl. auch Marine-Rundschau, Juli 1905, S. 870: „Die wirtschaftliche und handelspolitische Bedeutung der Weltmeere" von Dr. Max Eckert.

und wirtschaftliche Schwerpunkt der Union liegt auf der atlantischen Seite, entsprechend dem Gange ihrer politischen und wirtschaftlichen Entwicklung. Wenn nun auch die V. St. als die erste Kulturmacht des Stillen Ozeans bezeichnet werden können, wenn sie auch, veranlaßt durch das Übergewicht, über welches die europäischen Staaten in ihrer Gesamtheit im Atlantik verfügen, naturgemäß dazu geführt werden, ihrerseits im Stillen Ozean ein solches Übergewicht energisch zu erstreben, so wird doch voraussichtlich die pazifische Seite der Union auf absehbare Zeiten die Rückseite derselben bleiben, — entsprechend dem verschiedenartigen Werte, den, wie bereits erwähnt, der Atlantische bzw. der Stille Ozean ihren Küstengebieten zu verleihen vermögen, entsprechend ferner auch der natürlichen Beschaffenheit der pazifischen Küste und der wirtschaftlichen Bedeutung der westlichen Unionsstaaten, auf welch letztere Punkte später noch zurückzukommen sein wird. In dieser Hinsicht wird auch der Panamakanal eine wesentliche Änderung nicht hervorbringen können, denn wenn er auch die wirtschaftliche Entwicklung der pazifischen Staaten voraussichtlich in außerordentlich günstiger Weise beeinflussen wird, so werden durch ihn doch gerade die atlantischen Staaten der Union befähigt, den Einfluß, den sie in wirtschaftlicher Hinsicht auf dem Pazifischen Ozean ausüben, zu stärken und zu erweitern.

Ein erheblicher Übelstand in den verkehrsgeographischen Verhältnissen der Union, der hier der Erwähnung bedarf, nämlich derjenige, daß die pazifische Küste durch die ganze Längenausdehnung der mittel- und südamerikanischen Küstengebiete von der atlantischen getrennt ist, wird durch den Panamakanal*) behoben werden; nach seiner Eröffnung werden die Vorteile der kurzen pazifischen Seewege auch den östlichen, diejenigen der kurzen atlantischen Seewege auch den westlichen Hafenplätzen zugute kommen, und dadurch werden die bereits angedeuteten Vorzüge, welche der Union ihre Lage zu den verschiedenen Wirtschaftsgebieten der Welt und ihre Entfernung von denselben gewähren, noch erhöht werden.

Der Vorteil endlich, den die Lage der V. St. insofern bietet, als ihre Küsten, vor allem aber die pazifische, durch weite Räume, durch Seewege, die nach Tausenden von Meilen zählen, von den Hauptländern der Nationen getrennt sind, von denen ein Angriff auf ihr Gebiet ausgehen könnte, wird im militärpolitischen Teile dieses Aufsatzes eingehendere Würdigung finden; er bedarf jedoch auch an dieser Stelle der Erwähnung, da der verhältnismäßig hohe Grad der Sicherheit, den er den pazifischen Küstengebieten gegenüber größeren feindlichen Unternehmungen gewährt, zweifellos dazu geeignet ist, die wirtschaftliche Entwicklung dieser Gebiete günstig zu beeinflussen.

B. Die pazifische Küste der V. St.

Der Wert, welcher einer Küste innewohnt, wird nicht so sehr durch ihre Länge und die Zahl ihrer Zugänge zum Meer bedingt, als vielmehr durch die natürliche Beschaffenheit des vorhandenen Zuganges — schon ein solcher kann von ausschlaggebender Bedeutung sein —, durch die Ausdehnung und wirtschaftliche Bedeutung der

*) New York—San Francisco um Kap Horn 13 615 Seemeilen; New York—San Francisco durch den Panamakanal 5232 Seemeilen.

fremden Küstengebiete, welche von ihren Hafenplätzen aus erreicht werden können, und schließlich durch den Grad der Zugänglichkeit des Küstengebietes vom Inneren des Landes her. Wenn man zwar behaupten kann, daß die pazifische Küste der V. St. im Vergleich zur atlantischen, insbesondere zu dem nördlichen Teile derselben, von der Natur nur stiefmütterlich ausgestattet ist, so muß man doch zugeben, daß sie hinsichtlich der beiden ersterwähnten Punkte keineswegs eine ungünstige Stellung einnimmt. Denn an zwei Stellen ist die sonst wenig gegliederte Küste mit tiefen Einschnitten versehen, die nach allen ihren Eigenschaften von der Natur dazu berufen sind, in ihrem Inneren die Hauptzentren des Handels und Verkehrs der V. St. im Stillen Ozean aufzunehmen. Im südlichen Teile bildet das goldene Tor den Eingang zu der geräumigen San Pablo- und San Francisco-Bai und damit zu dem bedeutendsten und hervorragend günstig gelegenen Handelsemporium der Weststaaten. Im Norden bieten die vielfach gegliederten Gestade des Puget Sundes und seiner Abzweigungen zahlreiche Örtlichkeiten für ausgezeichnete Häfen. Dort haben sich in erster Linie Seattle und Tacoma, weiter aber auch Port Townsend und Port Orchard in den letzten Jahrzehnten mit staunenswerter Schnelligkeit zu bedeutenden Seeverkehrsplätzen entwickelt. Einen erhöhten Wert für den überseeischen Verkehr hat in letzter Zeit auch die Mündung des Columbia und damit der an dessen Nebenfluß Willamette gelegene Hafenplatz Portland erhalten, seitdem nämlich die Kaskaden des erstgenannten Flusses durch Schleusenanlagen umgangen werden können und die stark veränderliche Barre vor seiner Mündung durch gewaltige Seedammanlagen beseitigt worden ist, wodurch es Seeschiffen bis zu 7 m Tiefgang möglich geworden, bis nach Portland zu gelangen.

Außer den genannten Haupthäfen der pazifischen Küste sind im Süden noch die San Diego-Bai sowie San Pedro, der künstlich geschaffene Hafen von Los Angeles, erwähnenswert; hierzu kommt noch eine Anzahl von kleineren Hafenplätzen, die mehr oder weniger gut geschützte und zugängliche Ankerplätze bieten, deren Wert jedoch dadurch erheblich eingeschränkt wird, daß ihre Verbindung mit dem Inneren des Landes eine überaus mangelhafte ist, soweit eine solche überhaupt vorhanden.

Hiermit kommen wir zu dem letzten der oben angeführten Punkte, der Zugänglichkeit der Küste vom Inneren des Landes her, — der zweite Punkt, die Erreichbarkeit fremder Wirtschaftsgebiete hat bereits bei der Besprechung der Lage der pazifischen Küste seine Erledigung gefunden. Die Verhältnisse bezüglich der Zugänglichkeit dieser Küste vom Inneren her sind als sehr ungünstige zu bezeichnen. Die von der Natur zwischen der Küste und dem Inneren des Landes errichteten Schranken werden nur von einer geringen Zahl schiffbarer Ströme durchbrochen, es fehlen daher die Vermittler des großen Warenverkehrs zwischen der Küste und dem Inneren; nur an wenigen Stellen gestatten Pässe den Eisenbahnen das Überschreiten der Hochgebirge. Es haben daher nur diejenigen Küstenplätze eine Bedeutung für den überseeischen Verkehr erlangen können, bei denen günstige Beschaffenheit des Hafens und das Vorhandensein guter Verbindungen nach dem Inneren zusammentrafen, in erster Linie San Francisco, die Puget Sund-Häfen und Portland, in zweiter Linie erst San Diego und Los Angeles, wohingegen die übrigen Plätze fast durchweg nur für den Küstenverkehr in Betracht kommen.

C. Die wirtschaftliche Bedeutung der nordamerikanischen Weststaaten.

1. Allgemeiner Überblick.

Wenden wir den Blick nunmehr von der pazifischen Küste zu den hinter derselben liegenden Weststaaten, um zu untersuchen, welches Gewicht diese auf Grund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung zugunsten der wirtschaftlichen Macht der V. St. auf dem Stillen Ozean in die Wagschale zu werfen vermögen.

Der zu Anfang dieses Aufsatzes geschilderten Erwerbung der einzelnen Gebiete folgte in den nächsten Jahrzehnten ihre wirtschaftliche Erschließung mit staunenswerter Schnelligkeit. Noch im Jahre 1848 war das Land westlich von Iowa und Missouri fast unbevölkert, nur wenige Mexikaner lebten in Neu-Mexiko und Kalifornien, nur etwa 10 000 Einwohner bildeten die Bevölkerung von Oregon. Gegenwärtig hingegen beträgt die Bewohnerzahl der Weststaaten bereits mehr als 8 Millionen, — zwar eine unbedeutende Zahl im Vergleich zu derjenigen der Bevölkerung der Nord- und Südstaaten und im Verhältnis zu der ungeheuren Fläche der Weststaaten, ein außerordentlicher Fortschritt jedoch gegenüber den geringen Anfängen und im Verhältnis zu der kurzen Zeit der Besiedlung. Die Wanderung nach Westen tritt uns als eine ständige Erscheinung in der Entwicklung der V. St. entgegen; sie erreichte ihren Höhepunkt zur Zeit der kalifornischen Goldfunde, aber auch heute noch begegnen wir ihr und bemerken, wie die Handelskreise des Westens im Verein mit den Eisenbahngesellschaften mit Eifer und Energie darauf hinwirken, daß die Einwanderung aus den dicht bevölkerten Gebieten jenseit des Felsengebirges nach den pazifischen Staaten angespornt und gefördert werde.

Ausschließlich von den Weststaaten*) wird der Union das Quecksilber und Silber geliefert, wie auch der größte Teil des amerikanischen Goldes aus ihnen stammt; die Kupfer- und Bleiproduktion der V. St. kommt zu etwa drei Viertel auf den Westen, während derselbe zur Kohlenförderung nicht ganz 9 Prozent und zur Eisenerzförderung nicht viel über 1 Prozent beiträgt. An der Maisernte der V. St. ist der Westen mit einem Betrage von 20 Prozent, an der Weizenernte mit einem solchen von 45 Prozent beteiligt, während von der Hafererernte reichlich 14 Prozent auf Kansas Nebraska, Kalifornien und Washington entfallen. Auch der Aufschwung, den die Hopfenkultur in der Union genommen, kommt fast ganz auf die Rechnung der Weststaaten, die 1899 64,2 Prozent zur Gesamtproduktion beitrugen, wie sie auch bezüglich der Wein-, Obst- und Südfruchtproduktion der Union in erster Linie zu nennen sind. — Von wesentlicher Bedeutung ist die Viehzucht des Westens; von dem Pferdebestande der Union kommen auf ihn 34 Prozent, vom Rinderbestande 32 Prozent und vom Schafbestande sogar 60 Prozent, vom Schweinebestande hingegen nur 18 Prozent.

Sehr wenig entwickelt ist dagegen vorläufig noch die Industrie; nur 5 Prozent der gesamten Industrieerzeugnisse der V. St. entfallen auf den Westen. Wenig ausgebildet ist im Verhältnis zu der enormen Fläche der Weststaaten auch das Eisenbahnnetz derselben (19 km auf 1000 qkm), was in erster Linie den dort zu überwindenden Geländeschwierigkeiten zuzuschreiben ist. Trotzdem haben gerade die transkontinentalen

*) Die folgenden Zahlenangaben sind zum größten Teil aus Deckert: Nordamerika, entnommen.

Eisenbahnen, von denen die erste 1869, die übrigen Hauptlinien in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts fertiggestellt wurden, die Erschließung des Westens erheblich gefördert. Sie eilten im Anfang den Ansiedlern und dem Handel voraus und wirkten fernerhin bei dem Werke der wirtschaftlichen Einigung des Ostens und Westens erfolgreich mit.

Auf Grund des vorstehenden kurzen Überblicks über die wirtschaftlichen Verhältnisse des amerikanischen Westens muß man zu dem Schlusse kommen, daß die wirtschaftliche Bedeutung der Weststaaten in ihrer Gesamtheit, trotz ihrer rapiden Entwicklung in den letzten Jahrzehnten, gegenwärtig noch nicht eine so hohe ist, wie es der gewaltigen Ausdehnung des Gebietes entspräche. Der Hauptgrund hierfür liegt in dem Umstand, daß ein großer Teil der ausgedehnten Landfläche infolge des Fehlens einer natürlichen Bewässerung zur Ertraglosigkeit verurteilt ist; nur durch Anlage einer ausgedehnten künstlichen Berieselung werden im Laufe der Jahre allmählich größere Flächen für den Ackerbau nutzbar gemacht werden können. Die Lösung dieser Frage ist bereits ernstlich in Angriff genommen, nachdem insbesondere der Kongreß Mittel dafür zur Verfügung gestellt hat und die Bundesregierung, die allein imstande ist, ein so umfangreiches Werk erfolgreich durchzuführen, die Angelegenheit selbst in die Hand genommen hat.

Während nun die wirtschaftliche Nutzbarmachung des Hauptlandkörpers des Westens in der erwähnten Weise noch eine Reihe von Jahrzehnten in Anspruch nehmen wird, sehen wir anderseits, wie sich die unmittelbar am Stillen Ozean gelegenen Gebiete unter weit günstigeren Bedingungen in einem viel rascheren Tempo entwickeln und bereits in der Gegenwart eine ansehnliche Basis bilden, von der aus die V. St. ihren wirtschaftlichen Einfluß über den Stillen Ozean erfolgreich fortzupflanzen vermögen. Es erscheint daher angebracht, in Ergänzung des über den Westen im allgemeinen Gesagten, auf die wirtschaftliche Lage der pazifischen Staaten, insbesondere auch auf diejenige der pazifischen Haupthandelszentren, noch etwas näher einzugehen.

2. Die wirtschaftliche Lage der pazifischen Staaten.

Kalifornien verdankt den Beginn seiner Entwicklung bekanntlich den reichen Goldfunden. Der jährliche Betrag der Goldgewinnung ging jedoch seit 1860 allmählich von 61 M. D. (Mittel der Jahre 1850 bis 1859) auf 15,5 M. D. (Mittel der Jahre 1893 bis 1902) zurück; 1903 betrug er 17,5 M. D. Auch die Quecksilberproduktion Kaliforniens, die 1877 ihren Höhepunkt erreichte, ist allmählich um mehr als die Hälfte des Betrages zurückgegangen; sie ergab 1903 noch 26 750 Flaschen. Von nicht erheblicher Bedeutung ist der Silberbergbau (1903: 600 000 Dollars), während die Kupfergewinnung in neuerer Zeit einen beträchtlichen Umfang angenommen hat: sie ergab 1900 29,5 Mill. Pfund im Werte von 4,7 M. D., 1903 bereits 6 M. D. Sehr namhaft ist ferner die Borax- und Borsäuregewinnung, die sich 1902 auf 17 000 Tonnen im Werte von 2,2 M. D. belief. Einen beträchtlichen Aufschwung hat in den letzten Jahrzehnten die Erdölgewinnung genommen, die 1876 nur 12 000 Fässer, 1895 1,2 Millionen, 1903 aber 23 Millionen Fässer ergab. Infolge der geringen Kohlenausbeute in den pazifischen Küstengebieten ist naturgemäß die Bedeutung der Erdölproduktion eine außerordentlich große.

Weit größere Fortschritte als der Bergbau machte in Kalifornien die Landwirtschaft, die sich dort im Laufe der Zeit als eine reichere Hilfsquelle des Landes als die Goldlager erwiesen hat. Gefördert wurde sie vor allem durch die Anlage von großartigen Bewässerungskanälen, Staubecken und artesischen Brunnen sowie durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes, durch den man günstige Abzugsstraßen für ihre Erzeugnisse schuf. — Die mit Getreide, Futter, Wein, Obst und Südfrüchten angebaute Fläche belief sich auf 1,7 Mill. Hektar im Jahre 1890, auf 2,8 Mill. Hektar im Jahre 1900. Die Gerstenernte stieg von 5 Mill. Hektoliter (1890) auf 10,9 Mill. Hektoliter im Jahre 1903. Die Ausfuhr an Früchten aller Art, Gemüse und Wein betrug 1903 76 Milliarden Pfund, was eine Zunahme von 210,9 Mill. Pfund gegen das Vorjahr bedeutet, so daß Kalifornien vor allem in der Obst-, Wein- und Südfruchtkultur sowie in der Gersten- und Zuckerrübenkultur die erste Stelle unter den Staaten der Union einnimmt. Der Weizenertrag, der sich 1870 auf 5 Mill. Hektoliter und 1890 auf 13,9 Mill. Hektoliter belief, ist 1900 wieder auf 10,4 Mill. Hektoliter zurückgegangen, was in erster Linie darauf zurückzuführen ist, daß bei der ungeheuren Schnelligkeit der landwirtschaftlichen Entwicklung einerseits und der großen Entfernung der Hauptabsatzgebiete anderseits bereits eine starke Überproduktion eingetreten war, ein Übelstand, dessen Beseitigung man von der Eröffnung des Panamakanals erhofft, da dieser den Weg nach den Märkten des Ostens so erheblich verkürzen und damit die Frachten verbilligen wird, was voraussichtlich wiederum einen weiteren Aufschwung der Landwirtschaft zur Folge haben wird.

In ähnlicher Weise, wie der Ackerbau, wurde auch die Viehzucht Kaliforniens in den letzten Jahrzehnten beträchtlich gehoben. Eine erhebliche Steigerung erfuhr ferner die Forstausbeute, die 1880 einen Ertrag von 4,4 M. D., 1900 aber einen solchen von 13,8 M. D. lieferte.

Den größten Aufschwung hat naturgemäß San Francisco genommen, das an der pazifischen Küste eine ähnlich hervorragende Stellung einnimmt, wie New York an der atlantischen. 1848 noch ein Ort von kaum 500 Einwohnern, entwickelte es sich in einem halben Jahrhundert zur Welthandelsstadt mit 343 000 Einwohnern. Die Goldausfuhr, die sich 2 Jahrzehnte lang auf 50 bis 60 M. D. im Jahre bewertete, nahm ihren Weg fast ausschließlich über San Francisco. Die Handelsbewegung ergibt sich im übrigen aus folgenden Zahlen:

	1854:	1884:	1891:	1903:
		(Millionen Dollars)		
Ausfuhr zur See . . .	3,5	37,1	40,2	51,6
Einfuhr zur See . . .	8,5	35,9	50,9	36,5

Die Angaben der Handelskammer über die Zusammensetzung der Ein- und Ausfuhr nach Ländern lassen einerseits das stete Anwachsen des Handelsverkehrs mit China, Japan und den Philippinen, weiter aber auch mit den meisten Gebieten der Südsee erkennen, während die Ausfuhr nach den südamerikanischen Staaten nur geringe Fortschritte zu verzeichnen hat. Unter den ausgeführten Produkten bedürfen besonderer Erwähnung vor allem das Mehl, das 1902 in 1,19 Mill. Fässern — davon allein 590 044 nach China (gegen 451 907 im Vorjahre) — verschifft wurde; ferner Weizen im Werte von 10,3 M. D., wovon der größte Teil — 9,08 Mill. Zentner (gegen

7,32 Mill. Zentner im Vorjahre) — nach Großbritannien ging, und Gerste, von deren Gesamtbetrag die überwiegende Menge — 3,29 Mill. Zentner (gegen 1,88 im Vorjahr) — ebendorthin bestimmt war. Die Industrie San Franciscos entwickelte sich in den letzten Jahren in günstiger Weise; der große Absatzmarkt, der sich in den pazifischen Gebieten eröffnet, die größere Nähe des ostasiatischen Marktes, das für den Betrieb sehr geeignete Klima und das Vorhandensein einer hinreichenden Menge von Heizöl veranlassen auch Firmen des Ostens, dort Fabriken anzulegen. Von den in San Francisco betriebenen Industriezweigen ist vor allem die Zuckerraffinerie, die Maschinenfabrikation, Eisengießerei und Fabrikation von Fruchtkonserven und Chemikalien von namhafter Bedeutung. Der Wert der in San Francisco hergestellten Fabrikate wird von der Handelskammer für 1903 auf mehr als 150 M. D. angegeben.

Der überseeische Schiffsverkehr hatte 1900 den bis dahin unerreichten Umfang von 2,7 Mill. Tonnen; 1903 stieg derselbe auf 3,06 Mill. Tonnen. Auch der Schiffbau ist in den letzten Jahren bedeutend gesteigert worden. Schwimm- und Trockendocks, letztere für die größten Schiffe, sowie zahlreiche Eisengießereien sind in der letzten Zeit erbaut bzw. im Bau begriffen.

Von den bedeutenderen Plätzen Südkaliforniens sei vor allem Los Angeles angeführt, das seit 1880 infolge des Aufschwunges des Obst-, Wein- und Südfruchtbaues, durch die Erschließung von 1100 Erdölquellen in seiner nächsten Umgebung und infolge des Ausbaues des benachbarten Eisenbahnnetzes überraschende Fortschritte gemacht hat. Als Hafenplatz dient San Pedro, das 1901 einen Schiffsverkehr von 500 000 Tonnen zu verzeichnen hatte. Schließlich sei noch San Diego erwähnt, mit seinem vorzüglichen Naturhafen, dessen Bedeutung aber weniger auf den nur 120 000 Tonnen betragenden Schiffsverkehr, als auf den Südfruchtbau der Umgegend gegründet ist.

In gleicher Weise, wie Kalifornien, haben sich auch Oregon und Washington innerhalb kurzer Zeit zu bedeutenden Wirtschaftsgebieten entwickelt.

In beiden Staaten liegt der Schwerpunkt des Wirtschaftslebens in der pazifischen Kordillerenlandschaft. Aus der Osthälfte der Staaten stammt hauptsächlich der Ertrag an Edelmetallen, der sich 1902 auf 2,1 M. D. belief. In der Westhälfte haben die Kohlenlager am Puget-Sund und an der Coos-Bai immer größere Bedeutung erlangt: Sie lieferten 1890 1,3 Mill. Tonnen, 1902 aber 2,7 Mill. Tonnen. Eine hervorragende Rolle spielen beide Staaten vor allem bezüglich der Holzproduktion, indem Oregon 1900 Holz im Werte von 10,4 M. D. lieferte (gegen 6,5 M. D. 1890), Washington hingegen Holz im Werte von 30,3 M. D. verarbeitete (gegen 17,5 M. D. 1890). Im ersteren Staate wird die Hochwaldfläche auf 34 Prozent, im letzteren sogar auf 55 Prozent der Gesamtfläche geschätzt. Der Versand von Bauholz von den Häfen der Pazifikküste war demensprechend ein beträchtlicher; er betrug 1902 400 Mill. Fuß im Werte von 4,6 M. D., wovon mehr als die Hälfte auf Portland entfiel.

Auch die Ackerfläche der beiden Staaten wuchs stetig; in Oregon betrug sie 1900 840 000 Hektar, in Washington 800 000 Hektar, so daß der letztere Staat unter den Weizenstaaten der Union 1900 die 11. Stelle, der erstere aber die 16. Stelle einnahm. In den letzten beiden Jahren ist die Weizenernte der beiden Staaten hinter den Erträgen der Vorjahre zurückgeblieben, doch sind die Farmer durch die weit höheren

Preise, die sie erzielten, ausreichend entschädigt worden. Die Weizenausfuhr aus Oregon hatte in den Jahren seit 1897 einen Rückschritt zu verzeichnen, wogegen diejenige vom Puget-Sund von 10 M. D. auf 12,9 M. D. stieg; hierbei mag der Umstand mitsprechen, daß die Portland and Asiatic Line, die einzige Dampferlinie, welche in den letzten Jahren einen regelmäßigen Frachtverkehr zwischen Portland und Ostasien unterhielt, zeitweise die Ausfuhr nicht bewältigen konnte und daher große Mengen Getreide über Tacoma, Seattle und Vancouver verschifft werden mußten. Eine beachtenswerte Erscheinung ist die in den letzten Jahren stark vermehrte Verschiffung von Mehl nach Ostasien, die sich in Portland 1902 auf 188 193 Fässer, 1903 aber auf 590 857 Fässer belief, in den Puget-Sund-Häfen von 682 053 Fässern im Jahre 1902 auf 1,1 Mill. Fässer 1903 stieg. Die bedeutendsten Abnehmer des Mehls waren Japan und China, wie auch der größte Teil des Bauholzes und des Weizens nach Ostasien verschifft wurde. Im Jahre 1903 trat zum erstenmal der Fall ein, daß die Ausfuhr Portlands nach Ostasien diejenige nach Europa übertraf.

Als weitere Erwerbszweige von nennenswerter Bedeutung sind die Obst- und Gemüsezucht sowie der Hopfenbau zu erwähnen, welche Erzeugnisse für die Ausfuhr in namhafter Menge liefern.

Von erheblichem Umfange ist die Fischerei, insbesondere die Lachsfischerei, die allein auf dem Columbiafluß 1903 25,4 Mill. Pfund (gegen 21,4 Mill. Pfund 1902) einbrachte. Die Fischpräserveindustrie ergab 1890 einen Ertrag von 2,2 M. D., 1900 einen solchen von 6,6 M. D.

Schließlich sei der Viehzucht, hauptsächlich der Schafzucht, Erwähnung getan, die sich besonders in Oregon als äußerst einträglich erwiesen hat, und deren weitere Entwicklung bei dem Vorhandensein großer Weideflächen und bei der Milde des Winters mit Sicherheit zu erwarten steht; 1900 waren bereits 3 Millionen Schafe vorhanden, der Ertrag an Wolle wird für 1902 auf etwa 20 Mill. Pfund angegeben.

Die Industrie der nordwestlichen Staaten ist im allgemeinen noch schwach entwickelt, doch hat sich in der letzten Zeit die Zahl der industriellen Anlagen erheblich vermehrt. Die Holz-, Mehl- und Fischkonservierungsindustrie, die Schlächtereien, die Papier- und Möbelfabrikation, Leder- und Wollindustrie, die Gießereien und Maschinenwerke haben stetige Fortschritte zu verzeichnen. Allein in Oregon ist der Wert der im Staate hergestellten industriellen Erzeugnisse von 46 M. D. 1900 auf 84 M. D. 1903 gestiegen.

In hohem Maße ist die schnelle Entwicklung der nordwestlichen Staaten dem Ausbau des Verkehrsnetzes zuzuschreiben, der von den großen nördlichen Eisenbahngesellschaften in den letzten Jahren besonders zugunsten der Puget-Sund-Häfen gefördert wurde, in der Absicht, den in fortwährendem Steigen begriffenen Handel nach Ostasien über Tacoma und Seattle, die Endpunkte der Northern Pacific und Great Northern-Bahnen zu leiten. Entsprechend dieser besonderen Berücksichtigung von Washington und dessen günstigeren Seeverkehrslage hat der letztere Staat auch hinsichtlich der Bevölkerungszahl den Vorrang vor Oregon errungen.

Der 20 km von der Mündung des Willamette in den Columbia an ersterem Fluß gelegene Platz Portland ist der Hauptseehafen von Oregon. Die Seeschiffsbewegung in demselben hat sich von 400 000 Tonnen im Jahre 1894

auf 700 000 Tonnen im Jahre 1901 gesteigert und wird nach der vor einigen Jahren fertiggestellten Regulierung des Columbia voraussichtlich eine weitere Zunahme erfahren. Portland ist auch heute noch der erste Weizenausfuhrplatz der pazifischen Küste, wenngleich Seattle und Tacoma ihm in dieser Hinsicht allmählich den Rang abzulaufen versuchen. Neben dem Getreide sind Bauholz und Fischkonserven die hauptsächlichsten Artikel der Ausfuhr, die, wie oben bereits erwähnt, zu einem beträchtlichen Teile nach Ostasien gerichtet ist.

Als Vorhafen von Portland dient Astoria an der Columbiamündung, das nach Fertigstellung eines großen Seedammes auch für die größten Ozeandampfer zugänglich ist.

Als die bedeutendsten Plätze Washingtons sind die bereits wiederholt erwähnten Verkehrszentren am Puget-Sund, Tacoma und Seattle, zu nennen. Ersteres, noch 1880 ein Ort von nur 1100 Einwohnern, zählte 1900 deren 38 000, eine Entwicklung, die besonders dadurch beschleunigt wurde, daß Tacoma Endstation der Northern Pacific-Bahn wurde. Es besitzt zur Zeit eine ansehnliche Holz- und Mehlindustrie; seine Holz- und Mehlausfuhr wächst von Jahr zu Jahr.

Eine noch größere Bedeutung hat indessen Seattle an der Elliot-Bai gewonnen, das 1880 nur 3500, 1900 aber 81 000 Einwohner zählte. An dem Schiffsverkehr des Puget-Sundes, der sich 1902 auf 2,6 Mill. Tonnen belief und in der Hauptsache nach Ostasien und Alaska gerichtet war, hat es den Hauptanteil; der Wert seiner Ausfuhr beziffert sich auf 19,5 M. D. Auch seine Industrie ist dank den nahen Kohlengruben bereits von nennenswerter Bedeutung. An den geschützten Buchten des Puget-Sundes und seiner Abzweigungen hat sich eine ganze Reihe kleinerer Hafenplätze — Port Townsend, Everett, Port Angeles und New Whatcom — gebildet, welche alle durch eine namhafte Holzausfuhr und eine ertragreiche Fischerei allmählich an Bedeutung gewinnen.

Die vorstehenden Betrachtungen über die geographische Lage, die natürliche Beschaffenheit der pazifischen Küste sowie über die wirtschaftliche Bedeutung der amerikanischen Weststaaten, insbesondere der pazifischen Küstengebiete, zeigen uns, wie die natürlichen Vorbedingungen für eine weitreichende Ausdehnung der wirtschaftlichen Herrschaft der V. St. auf dem Stillen Ozean in hinreichendem Maße vorhanden sind. Diese Vorbedingungen werden sich voraussichtlich von Jahr zu Jahr günstiger gestalten, entsprechend der überaus schnellen Entwicklung, welche die pazifischen Staaten in wirtschaftlicher Hinsicht in den letzten Jahrzehnten durchgemacht haben und die bei der enormen Entwicklungsfähigkeit des Westens allen Anzeichen nach auch weiterhin andauern, ja sogar noch beschleunigt werden wird, sobald durch den Panamakanal die Wege nach den atlantischen Wirtschaftsgebieten in so beträchtlichem Maße verkürzt sein werden.

Wenn im folgenden, im Anschluß an die Besprechung der genannten Vorbedingungen, festgestellt werden soll, welche Stellung die V. St. in wirtschaftlicher Hinsicht bereits auf dem Stillen Ozean errungen haben, so werden zunächst *ihre Handelsbeziehungen* zu den einzelnen an den Stillen Ozean grenzenden oder inmitten desselben gelegenen Gebieten zu untersuchen sein; weiter wird man die Seeschiffahrtsverhältnisse, insbesondere *den Anteil der V. St. an der Schiffahrt im Stillen Ozean*, zu berücksichtigen haben; schließlich wird *die Bedeutung der amerikanischen Kolonien im Stillen Ozean* einer Betrachtung zu unterziehen sein.

D. Die Handelsbeziehungen der Vereinigten Staaten zu den Gebieten des Stillen Ozeans.

1. Kanada.

Obgleich Kanada, an das die Union mit zwei Drittel ihrer Landgrenze stößt den V. St. politisch selbständiger gegenübersteht als irgend ein anderes Gebiet Amerikas so ist es doch durch wirtschaftliche Beziehungen aufs engste mit denselben verbunden. Während sich der Anteil der V. St. an der kanadischen

Ausfuhr	Einfuhr
1901 auf 67,98 M. D.	1901 auf 110,5 M. D.
1903 „ 71,8 „ „ (31,8 Proz.)	1903 „ 137,6 „ „ (57,3 Proz.)

belief, war England an der

Ausfuhr	Einfuhr
1901 mit 92,9 M. D.	1901 mit 43,0 M. D.
1903 „ 131,2 „ „ (58,3 Proz.)	1902 „ 58,9 „ „ (24,4 Proz.)

beteiligt. Der Gesamthandel Kanadas mit den V. St. übertrifft also denjenigen mit England um ein Beträchtliches. Die stete Zunahme der Ausfuhr der Union nach Kanada wird hauptsächlich durch drei Faktoren bedingt: durch die kurze Entfernung, durch die günstigen Verkehrsverhältnisse sowie durch die erhebliche Anlage amerikanischen Kapitals in Kanada. — Hunderttausende sind in den letzten Jahren aus den V. St. nach Kanada gewandert, um den noch unentwickelten Nordwesten zu besiedeln; in letzter Zeit übertraf die amerikanische Einwanderung selbst die englische. In der Union bildeten sich Landgesellschaften, um die Einwanderung nach Kanada zu organisieren; allein aus dem Staate Iowa sind schon über 250 Millionen Mark*) in kanadischen Grund- und Bodenwerten angelegt. Auch die Ausbeutung der kanadischen Goldminen erfolgt zu einem beträchtlichen Teil durch die Amerikaner und mit Hilfe amerikanischen Kapitals; 1902 bestand in dem Klondikegebiet die Bevölkerung zu etwa 70 Prozent aus Amerikanern.

Eine erhebliche Förderung der beiderseitigen wirtschaftlichen Beziehungen würde durch die Ermäßigung der Zölle erzielt werden, die heute die Einfuhr so bedeutend erschweren. Um diese Zölle zu sparen, haben die verschiedensten Industrien der V. St. Zweigfabriken in Kanada errichtet, deren Wert bereits im vorigen Jahre 100 M. D. weit überstieg und die zur Entwicklung Kanadas in beträchtlichem Maße beitragen werden. Der Hauptnachteil, den die 1866 errichteten Zollschranken im Gefolge hatten, traf Kanada, das sich seinerseits mit geringeren Einfuhrzöllen begnügte. Die von seiten der V. St. durchgeführte Abschließungspolitik bewirkte naturgemäß den engeren wirtschaftlichen Anschluß Kanadas an das englische Mutterland, dem die kanadische Regierung Vorzugszölle bewilligte. Die eine Bevorzugung Englands begünstigende Strömung ist jedoch in neuerer Zeit im Rückgang begriffen, auch macht sich in der Union eine Agitation für neue Handelsverträge mit Kanada geltend, um dies Land wirtschaftlich näher an die V. St. zu ziehen. Diesen amerikanischen Bemühungen gegenüber ist es das Ziel der imperialistischen Politik, wie sie von Chamberlain vertreten wird, durch Gründung des „größerbritannischen Zollvereins“, wie die übrigen

*) P. Dehn: Weltwirtschaftliche Neubildungen, XI., „Die allamerikanische Gefahr“.

Kolonien, so auch Kanada fester an das Mutterland zu ketten und damit England gleichzeitig auch wirtschaftlich unabhängiger von den V. St. zu machen. Denn mit dem Verluste Kanadas würde die Hoffnung Großbritanniens, seinen Getreidebedarf einst ganz aus den Beständen der eigenen Kolonien zu decken, vernichtet werden; seine wirtschaftliche Abhängigkeit von den V. St. würde damit um ein Bedeutendes erhöht werden. Ob aber jene imperialistischen Bestrebungen von Erfolg gekrönt sein werden, ob der wirtschaftliche Einfluß der Union in Kanada nicht bereits soweit gestiegen sein wird, daß auch die Chamberlainsche Zollpolitik die Kolonie dem Mutterlande nicht mehr erhalten kann, dies alles läßt sich heute noch nicht voraussagen.

In Kanada selbst gehen die Ansichten über die Zweckmäßigkeit des Anschlusses an die V. St. weit auseinander. Sie sind verschiedener Art im industriellen Osten und im agrarischen Westen. Gerade im letzteren aber, der wirtschaftlich in so engen Beziehungen zu den V. St. steht, ist das Gefühl vorhanden, daß dies zukunftsreiche Gebiet mit Hilfe amerikanischen Kapitals, amerikanischer Energie und amerikanischen Unternehmungsgeistes als selbständiger Staat der Union eine weit aussichtsvollere Entwicklung zu gewärtigen hat, als unter englischer Verwaltung. So glauben denn hervorragende Kenner der Verhältnisse, wie Münsterberg*), daß „zwar das östliche Kanada mit seinen alten englischen Traditionen dem Mutterlande voraussichtlich treu bleiben wird, daß aber das westliche Kanada, das durch die Geschichte und die wirtschaftlichen Bedingungen so viel mehr auf die V. St. als auf England hinweist, in nicht zu ferner Zukunft, mit Ausnahme vielleicht einiger Küstenstriche, an die V. St. fallen wird, sobald erst einmal der amerikanische Bauer und Goldgräber die proamerikanische Lawine ins Rollen gebracht haben werden". Mit dem kanadischen Nordwesten aber würde ein Gebiet an die V. St. fallen, das 250 Millionen Acres reichen Weizenlandes umschließt, von denen kaum 2 Millionen heute bewirtschaftet werden. Welch erheblichen Einfluß auf die wirtschaftliche Stellung der V. St. im Stillen Ozean die wirtschaftliche, vor allem aber auch die eventuelle politische Beherrschung des kanadischen Westens ausüben muß, liegt auf der Hand.

2. Mexiko.

Ähnliche Ursachen, wie diejenigen, welche für die günstige Entwicklung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Kanada und den V. St. angeführt wurden, sind es auch, auf die das stete und intensive Anwachsen der Handelsbeziehungen zwischen der Union und Mexiko zurückzuführen ist. In wirtschaftlicher Hinsicht haben die V. St. bereits ein beträchtliches Übergewicht in Mexiko erlangt. Nach einem Bericht des Generalkonsuls Barlow vom Jahre 1902**) ist amerikanisches Kapital im Werte von etwa 500 M. D. von 1117 amerikanischen Gesellschaften und Privatpersonen im letzten Vierteljahrhundert — die Hälfte davon in den letzten 5 Jahren (vor 1902) — in Mexiko angelegt. In erster Linie handelt es sich um Eisenbahnen, von denen sich alle wichtigeren — ungefähr 80 Prozent aller vorhandenen — im Besitze nordamerikanischen Kapitals befinden. 80 M. D. betragen die amerikanischen Kapitalien, die am mexikanischen Bergbau beteiligt sind, etwa 28 M. D. diejenigen, welche in landwirt-

*) Münsterberg: „Die Amerikaner", Teil I, Kapitel 10.
**) Consular Reports 1903, Band 71, Nr. 269.

schaftlichen Unternehmungen angelegt sind. Weitere beträchtliche Summen sind in industriellen und Bankunternehmungen tätig. Von entsprechender Bedeutung sind die Handelsbeziehungen zwischen den V. St. und Mexiko. Im Jahre 1902 bezog Mexiko etwa 58 Prozent seiner Einfuhr aus den V. St., wogegen etwa 80 Prozent der mexikanischen Ausfuhr nach der Union gingen. Die Handelsbewegung ergibt sich aus folgenden Zahlen:

	Einfuhr:		Ausfuhr:	
	Gesamteinfuhr:	Einfuhr aus V. St.:	Gesamtausfuhr:	Ausfuhr nach V. St.:
	(Goldpesos)		(Silberpesos)	
1900	61,3	31,0	150,1	116,1
1903	75,9	40,8	192,99	139,6

Von 1878 bis 1903 hat sich die Einfuhr aus den V. St. nach Mexiko auf mehr als das Fünffache, die Ausfuhr aus Mexiko nach den V. St. dagegen auf mehr als das Siebenfache gesteigert. Der starke Zufluß amerikanischen Kapitals, insbesondere der große Einfluß des letzteren auf die mexikanischen Bahnen, sowie die stetig wachsenden Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern haben Mexiko bereits in wirtschaftlicher Hinsicht in ein gewisses Abhängigkeitsverhältnis zu den V. St. hineingedrängt. Die Beziehungen zwischen den beiden Republiken werden voraussichtlich noch engere werden, wenn durch den Panamakanal die pazifische Küste Mexikos, die im Gegensatz zur Golfküste ausgezeichnete Naturhäfen (Acapulco und Guaymas) besitzt, deren Entwicklung aber durch ihre Abgeschlossenheit vom Inneren des Landes wesentlich beeinträchtigt wird, der atlantischen Küste der V. St. mit ihren Industrie- und Handelszentren näher gerückt sein wird.

3. Die mittelamerikanischen Republiken.

Beständig, wenn auch nicht in dem Maße wie in Mexiko, ist der wirtschaftliche Einfluß der V. St. auch in den mittelamerikanischen Republiken gestiegen. Auch hier wirkt die kurze Entfernung fördernd auf die beiderseitigen wirtschaftlichen Beziehungen ein, während ein reger Dampfschiffsverkehr zwischen den V. St. und den Häfen Zentralamerikas in ähnlicher Weise günstige Verkehrsbedingungen schafft, wie dies durch die Eisenbahnen im Verkehr der V. St. mit Kanada und Mexiko geschieht. Wenn auch in einigen der Republiken der deutsche und englische Handel eine hervorragende Stelle einnimmt, und deutsches sowie englisches Kapital in denselben stark interessiert ist, so hat die größten Fortschritte doch der amerikanische Handel zu verzeichnen, indem die Einfuhr aus den V. St. in den Jahren 1878 bis 1902 von 1,3 M. D. auf 6,3 M. D., d. h. auf etwa das Fünffache, die Ausfuhr nach den V. St. in demselben Zeitraum von 2,97 M. D. auf 9,9 M. D. stieg. Nach amerikanischen Statistiken wuchs die Einfuhr der V. St. nach Mittelamerika von 1887 bis 1897 sogar um fast 200 Prozent, diejenige aus Großbritannien dagegen um weniger als 7 Prozent.

Auch das nordamerikanische Kapital hat in der letzten Zeit begonnen, in der Entwicklung der zentralamerikanischen Staaten eine Rolle zu spielen. Dasselbe wird sich als ein gefährlicher Konkurrent des englischen und deutschen Kapitals besonders auch deswegen erweisen, weil es jederzeit der sofortigen, nachhaltigen Unterstützung

durch die Unionsregierung sicher ist, während das europäische Kapital auf einen entsprechend starken Rückhalt nicht immer mit Sicherheit rechnen kann. Daß unter diesen Umständen das amerikanische Kapital bald auch in Zentralamerika eine Vorzugsstellung gegenüber dem europäischen einnehmen wird, ist einleuchtend.

In ähnlicher Weise, wie es bereits bezüglich Mexikos angedeutet ist, wird die Eröffnung des Panamakanals von nicht unerheblicher Bedeutung für die wirtschaftlichen Beziehungen der Union auch zu den zentralamerikanischen Republiken sein. Denn die pazifische Küste der letzteren ist infolge des besseren Klimas die für die Ansiedlung geeignetere, der Anbau von Kaffee, dessen Ausfuhr 1900 in Guatemála 87 Prozent, in San Salvador etwa 83 Prozent, in Costa Rica 50 Prozent, in Nicaragua 1897/98 etwa 40 Prozent der Gesamtausfuhr ausmachte, wird vorzugsweise in der pazifischen Hälfte der Staaten betrieben, die Mehrzahl der besseren Häfen liegt an der pazifischen Küste. Gerade die letzteren werden durch den Panamakanal in nähere Beziehungen zu der Ostseite der V. St. gebracht werden, von ihnen aus wird die weitere Erschließung der Bergbau- und Landwirtschaftsdistrikte der einzelnen Republiken erfolgen, wozu des ferneren auch die projektierte panamerikanische Bahn beitragen wird.

Alles dies aber wird dahin wirken, dem amerikanischen Kapital und amerikanischen Einfluß bequemeren Zugang in die Republiken zu verschaffen und auch an den mittelamerikanischen Gestaden des Stillen Ozeans die wirtschaftliche Macht der V. St. zu stärken.

4. Die südamerikanischen Weststaaten.

Im vorstehenden ist dargelegt worden, wie in den letzten Jahrzehnten der Handel der V. St. mit denjenigen Ländern des amerikanischen Kontinents eine beträchtliche Zunahme aufzuweisen hatte, die entweder direkt an die Union grenzen, oder für die bezüglich der Entfernung von den Häfen der V. St. und des Verkehrs mit denselben günstige Bedingungen vorhanden sind, in denen ferner beträchtliche Summen amerikanischen Kapitals angelegt sind, und wo schließlich ein Teil der Bevölkerung aus den V. St. stammt oder doch zum mindesten der englischen Sprache mächtig ist. Untersuchen wir, wie diese Verhältnisse hinsichtlich der Beziehungen der V. St. zu den südamerikanischen Republiken liegen — es kommen hier in erster Linie die Republiken des Westens in Betracht —, so bemerken wir, daß die erwähnten Vorbedingungen in denselben im allgemeinen nicht zutreffen: Der Schiffsverkehr der V. St. mit den südamerikanischen Häfen ist nur unbedeutend; mit Ausnahme der Gebiete an der nördlichen Küste Südamerikas sind die südamerikanischen Küstengebiete nicht viel weiter entfernt von Europa gelegen als von den Handelszentren der nordamerikanischen Ostküste. Bis vor wenigen Jahren waren es fast nur Europäer, die größere Kapitalien in Südamerika angelegt hatten; die industriellen Unternehmungen befanden sich zum großen Teil in den Händen der Europäer; die Einrichtungen zur Erledigung von Geldgeschäften sowie zur Förderung des Handelsverkehrs überhaupt sind in den südamerikanischen Ländern bisher europäischen Verhältnissen mehr angepaßt als denjenigen der V. St. Dazu kommt, daß noch im Jahre 1903 landwirtschaftliche und Bergbauprodukte zwei Drittel der Gesamtausfuhr der V. St. bildeten, die Länder Südamerikas aber gerade dieser Waren nur in geringem Maße bedürfen, da Argentinien und Chile genug

Brotstoffe und Fleisch produzieren, um nicht allein den eigenen Bedarf, sondern auch denjenigen anderer südlicher Distrikte Südamerikas zu decken. — Aus allen diesen Gründen ist es nicht zu verwundern, daß in derselben Zeit, in der sich die Einfuhr der Union nach Mexiko und Mittelamerika auf mehr als das Fünffache, die nach Kanada etwa auf das Dreifache steigerte, diejenige nach Südamerika nur etwa um die Hälfte ihres Betrages stieg, während die Ausfuhr aus Südamerika nach den V. St. sich nicht ganz auf den doppelten Betrag vergrößerte. Im Jahre 1890 war die Reihenfolge der wichtigsten für den Handel mit Südamerika in Betracht kommenden Staaten: Großbritannien, Frankreich, Union und Deutschland; 1900 war sie: Großbritannien, Deutschland, Union und Frankreich. Derselbe Wechsel der Stelle zwischen Deutschland und Frankreich ist auch hinsichtlich der Einfuhr eingetreten. Bezüglich der Ausfuhr von Südamerika war dagegen an Stelle der 1890 bestehenden Reihenfolge: Union, Frankreich, Deutschland und Großbritannien, die neue: Großbritannien, Deutschland, Frankreich und Union getreten, so daß die Union also 1900 die erste mit der letzten Stelle vertauscht hatte. — Werfen wir einen kurzen Blick auf die gegenwärtigen wirtschaftlichen Beziehungen, die zwischen den westlichen Staaten Südamerikas und der Union bestehen, so ergibt sich, daß die V. St. in den Jahren 1902/03 bezüglich der Ausfuhr aus Chile an dritter, aus Peru und aus Ecuador an zweiter, aus Kolumbien an erster, aus Bolivia an vierter Stelle; bezüglich der Einfuhr nach Chile an dritter, nach Peru, nach Ecuador und nach Kolumbien an zweiter, nach Bolivia an vierter Stelle standen. Besonders weit steht die Union hinter England und Deutschland im Verkehr mit Chile zurück; doch wächst auch hier die amerikanische Konkurrenz in neuerer Zeit von Jahr zu Jahr. Günstiger gestaltet sich das Verhältnis mit Bezug auf Kolumbien, Ecuador und Peru. Das erstere, dessen Handelsverkehr allerdings zum größten Teil durch die Häfen des Karaibischen Meeres geht, bezog 1901 27,3 Prozent, Ecuador, das mit den amerikanischen Städten der Westküste in Handelsverbindung steht, 24,3 Prozent und Peru 20,5 Prozent der Einfuhr aus den V. St.

Um einen größeren Aufschwung des Handels nach allen diesen Staaten zu erzielen, müßten die V. St. ähnliche Mittel anwenden, wie sie es zur Hebung ihrer Handelsbeziehungen in Mexiko und Kanada getan haben: Ansiedlung amerikanischer Bürger, ausgiebige Beteiligung amerikanischen Kapitals an den industriellen Unternehmungen, Errichtung von Bankinstituten zur Erleichterung des Geldverkehrs, Erweiterung des Eisenbahn- und Telegraphennetzes nach diesen Ländern und in denselben sowie Verbesserung der Verkehrsbedingungen zur See würden in erster Linie in Betracht kommen. Eine Reihe dahinzielender Maßregeln ist denn auch von den V. St. bereits getroffen worden. Nordamerikanisches Kapital beginnt seit einigen Jahren in die wirtschaftliche Entwicklung der südamerikanischen Staaten einzugreifen. So ist dasselbe z. B. in neuerer Zeit in Peru bei der Ausbeutung der Kupferminen und Erschließung der Bergbaudistrikte durch Eisenbahnen in hervorragender Weise beteiligt; — es sollen dort bereits mehr als 100 M. D. angelegt sein. In Ecuador haben sich zwei nordamerikanische Gesellschaften zur Ausbeutung der Goldminen gebildet. — Ein weiterer Schritt zur Erfüllung der Vorbedingungen, die auf eine Förderung der Handelsbeziehungen der V. St. mit Südamerika hinzielen, würde in der Verwirklichung des

Projekts einer panamerikanischen Bahn zu erblicken sein, das auf dem letzten panamerikanischen Kongreß in Mexiko (1901/02) die Billigung aller Beteiligten fand. Von hervorragender Bedeutung für diese Beziehungen wird aber die Eröffnung des Panamakanals sein, der die Häfen der Westküste Südamerikas den Handels- und Industriezentren des nordamerikanischen Ostens so erheblich näher rückt und diesen hinsichtlich der Entfernung von den westlichen Republiken Südamerikas, die ertragreiche Märkte für Industrieprodukte aller Art bilden, den Vorzug vor den europäischen Ländern verleiht.

Fassen wir unser Urteil zusammen, so kommen wir zu dem Schluß, daß der wirtschaftliche Einfluß der V. St. in den westlichen Staaten Südamerikas bisher keineswegs die Höhe erreicht hat, die der günstigen Lage der beiderseitigen Gebiete zueinander entsprechen würde, daß er jedoch bereits im Steigen begriffen ist und voraussichtlich beträchtlich wachsen wird, sobald der Panamakanal eröffnet ist und eine direkte Dampferverbindung zwischen den beiderseitigen Häfen geschaffen ist.

Ein Wort schließlich noch über die Handelspolitik, welche die V. St. im allgemeinen mit Bezug auf Mittel- und Südamerika verfolgen, und ihren Zusammenhang mit der Monroedoktrin. In der vom Präsidenten Roosevelt bei seinem Amtsantritt erlassenen Botschaft wird ausdrücklich erklärt, daß die Doktrin die Handelsbeziehungen der amerikanischen Mächte in keiner Weise beeinflussen wolle, daß sie im Gegenteil eine Garantie für die kommerzielle Unabhängigkeit aller Amerikaner zu bieten beabsichtige. Demgegenüber besteht jedoch in den V. St. das ausgesprochene Bestreben, alle amerikanischen Staaten wirtschaftlich in immer engere Beziehungen zur Union zu bringen und Handelsverträge abzuschließen, deren unverkennbarer Zweck es ist, die europäische Konkurrenz von den amerikanischen Märkten auszuschließen und damit ein Handelsmonopol in Amerika vorzubereiten. Die Bestrebungen der V. St. auf dem panamerikanischen Kongreß, betreffend die Festsetzung eines einheitlichen Zolltarifs und Gründung einer internationalen amerikanischen Bank, legen u. a. hierfür Zeugnis ab. Das jüngste Vorgehen der Unionsregierung gegen San Domingo bietet ferner ein Beispiel dafür, in welcher Weise die V. St. zu verhindern beabsichtigen, daß europäische Mächte auf Grund von Schuldforderungen, welche sie aus Anlaß ihrer wirtschaftlichen Beziehungen zu den mittel- oder südamerikanischen Staaten erheben könnten, sich in die Angelegenheiten dieser Staaten einmischen.

Aller Wahrscheinlichkeit nach werden aber die südamerikanischen Staaten früher oder später zu der Einsicht kommen, daß sie nicht in den europäischen Mächten, deren Handelsverkehr und deren Kapitalien sie in hohem Maße ihren wirtschaftlichen Aufschwung verdanken, sondern in den V. St. den größeren Gegner ihrer wirtschaftlichen Selbständigkeit zu erblicken haben; denn diese sind es, die eine wirtschaftliche Oberherrschaft über den ganzen amerikanischen Kontinent erstreben; sie haben Interesse daran, den Handel der südamerikanischen Staaten zu kontrollieren, um deren Konkurrenz auf dem Weltmarkte, die besonders in der Lebensmittelausfuhr nach Europa zum Ausdruck kommt, zu unterdrücken.

Anderseits darf man nicht übersehen, daß in gewisser Beziehung gerade die V. St. das größte Interesse an einer glänzenden wirtschaftlichen Entwicklung der südamerikanischen Republiken haben, wie eine solche durch die Beziehungen der letzteren zu den europäischen Staaten ermöglicht wird; denn nur bei einer solchen Entwicklung werden

die südamerikanischen Gebiete einen ertragreichen Markt für die amerikanischen Produkte bilden können, was nicht der Fall sein würde, wenn unter dem Schutze der Monroedoktrin die politisch und wirtschaftlich unsicheren Zustände in jenen Republiken weiterhin andauern und der heilsame Einfluß europäischen Kapitals und europäischer Arbeit paralysiert wird.

5. Australien und Neuseeland.

Viehzucht, Ackerbau und Bergbau sind die Faktoren, welche der Commonwealth Australien ihre Bedeutung in der Weltwirtschaft verleihen; je höher sich jene im Laufe der Jahrzehnte emporgeschwungen haben, umsomehr hat sich auch der Handel gehoben. Die Industrie Australiens beschränkt sich zur Zeit noch auf nur wenige Zweige, insbesondere naturgemäß auf diejenigen, welche sich auf die Viehzucht sowie auf den Weizenbau gründen; sie ist noch nicht imstande, den Bedarf des Landes an Industrieartikeln zu decken. — Aus dieser kurzen Betrachtung läßt sich bereits erkennen, daß die Ausfuhr der V. St. aus den australischen Gebieten nicht von erheblicher Bedeutung sein kann, und es voraussichtlich auch nicht werden wird, denn die australischen Ausfuhrartikel werden mit nur wenigen Ausnahmen auch von den V. St. produziert und auch exportiert. Die Ausfuhr der V. St. aus den australischen Ländern hat seit dem Jahre 1896 bei verschiedentlichen Schwankungen einen wesentlichen Fortschritt nicht aufzuweisen. Wenn die Zahlen trotzdem verhältnismäßig hoch zu sein scheinen, so liegt dies daran, daß in denselben vorzugsweise die Summe des gemünzten Geldes enthalten ist, das zur Bezahlung der amerikanischen Einfuhr nach Australien dient. Wie die Tabelle I zeigt, rangieren die V. St. 1902 bezüglich der Ausfuhr an zweiter Stelle.

Tabelle I.

Vergleich des Handels von Australien mit den Vereinigten Staaten, England und Deutschland.

	Einfuhr:			Ausfuhr:		
	1899:	1901:	1902:	1899:	1901:	1902:
	Millionen Pfd. Sterl. (einschl. edler Metalle).					
Vereinigte Staaten	4,5	5,8	4,99	2,6	2,8	2,7
England	21,2	25,2	23,8	26,5	25,2	20,2
Deutschland	2,1	2,8	2,7	2,8	2,6	2,5

Günstiger steht die Union betreffs der Einfuhr ihrer Waren nach Australien da. Diese hat in den letzten 20 Jahren eine ziemlich stetige Steigerung erfahren, was darin begründet ist, daß sich die Commonwealth bei der verhältnismäßig geringen Entwicklung ihrer Industrie genötigt sieht, eine Menge von Industrieartikeln einzuführen. Im Vergleich zu den übrigen Staaten nahm die Union hinsichtlich der Einfuhr den zweiten Platz ein. Der Rückgang der amerikanischen Einfuhr in der letzten Zeit erklärt sich dadurch, daß die amerikanischen Geschäftsleute ebenso wie die deutschen vor dem Inkrafttreten des Schutzzolltarifes an Waren so viel wie möglich importierten, daß aber ihre Hoffnung, die zollfrei eingeführten Waren mit Nutzen abzustoßen, durch Zollmaßregeln vereitelt wurde. Weiter ist zu berücksichtigen, daß in den Jahren 1895 bis 1902 in dem größten Teile Australiens eine anhaltende Dürre herrschte, wodurch Vieh-

zucht und Ackerbau schwer geschädigt und die Aufnahmefähigkeit des australischen Marktes für fremde Waren vermindert wurde.

Bleibt der gegenwärtige Tarif, der Großbritannien keine Vorzugsstellung einräumt, in Kraft, so ist Aussicht vorhanden, daß die V. St. auch fernerhin einen wachsenden Anteil an dem australischen Handel haben werden. Nicht unwesentlich wird auch in Australien die Stellung der V. St. durch die Eröffnung des Panamakanals begünstigt, da der Weg von der Ostseite der Union nach den Häfen des östlichen Australien bis einschließlich Adelaide durch den Panamakanal kürzer sein wird nicht nur als derjenige um Südamerika, sondern auch als der von den westeuropäischen Häfen durch den Suezkanal. Vorbedingung für ein weiteres Wachsen des amerikanischen Handels mit Australien wird aber, abgesehen von einer zweckmäßigen Vertretung der amerikanischen Firmen in den australischen Handelsgebieten, über deren Unzulänglichkeit von den Konsuln vielfach Klage geführt wird, vor allem eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen zwischen der Union und Australien sein, die, wie in einem späteren Abschnitt zu zeigen sein wird, vorläufig noch sehr ungünstig sind.

Auch in Neuseeland liegt der wirtschaftliche Schwerpunkt in der Viehzucht, dem Bergbau und dem Ackerbau, wozu noch die Fischerei und die Waldwirtschaft tritt; der Reichtum an Kohle sichert Neuseeland auch eine Industrie, die in einzelnen Zweigen bereits den Bedarf des Landes deckt und sogar darüber hinaus für die Ausfuhr produziert.

Hinsichtlich des Gesamthandels mit Neuseeland nehmen die V. St. die zweite Stelle ein, von den australischen Staaten abgesehen. Die Handelsbeziehungen zwischen der Union und Neuseeland sind im allgemeinen ähnlicher Natur wie diejenigen zwischen der ersteren und Australien. Die Ausfuhr hat seit 1898 keine erhebliche Steigerung erfahren. Die Gründe hierfür ergeben sich in gleicher Weise, wie bei Australien erwähnt, aus den wirtschaftlichen Verhältnissen des Landes. Die Ausfuhrwerte waren in Millionen Pfd. Sterl:

	1899:	1901:	1902:
Für die Vereinigten Staaten . . .	0,43	0,52	0,49,
„ Großbritannien	9,4	9,3	9,5.

Die Einfuhr dagegen zeigte in den letzten Jahren eine nicht unerhebliche Zunahme, wie folgende Zahlen dartun:

Einfuhr nach Neuseeland in Millionen Pfd. Sterl.:

	1899:	1901:	1902:
Vereinigte Staaten	0,8	1,4	1,3,
Großbritannien	5,5	6,9	6,9.

Nach den Konsularberichten wird voraussichtlich der Handel der V. St. mit Neuseeland, das sich bekanntlich der Commonwealth nicht angeschlossen hat, sondern den Plan verfolgt, eine führende Stellung in der Reihe der britischen Kolonien der Südsee zu erlangen, und das in den letzten Jahren auf eine außerordentlich gesunde wirtschaftliche Entwicklung zurückblickt, weiter einen befriedigenden Fortgang nehmen. Der Einfluß des Panamakanals auf die Handelsbeziehungen der V. St. mit Neuseeland wird ein noch bedeutenderer sein als auf diejenigen mit Australien, da die Kürzung des Weges von New York eine noch beträchtlichere sein wird und die V. St. hinsichtlich der Ent-

fernung ihrer östlichen Handelsplätze von dem neuseeländischen Markte einen noch größeren Vorsprung vor den europäischen Staaten haben werden, als dies mit Bezug auf die meisten festländischen Häfen Australiens der Fall sein wird.

6. Ozeanien.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der meisten Südsee-Inseln sind noch zu wenig entwickelt, als daß es sich lohnte, eingehendere Betrachtungen über die gegenwärtigen wirtschaftlichen Beziehungen der V. St. zu ihnen oder über die zukünftigen Aussichten solcher Beziehungen anzustellen. Es seien daher hier nur kurz diejenigen Inseln angeführt, auf denen amerikanischer Handel und amerikanisches Kapital bereits eine gewisse Rolle spielen bzw. voraussichtlich spielen werden.

In der melanesischen Gruppe ist es Neukaledonien, wo amerikanischer Unternehmungsgeist sich in erfolgreicher Weise betätigt hat. Hier hat die International Nickel Company of New Jersey die Rechte und das Eigentum einer dort tätigen französischen und einer englischen Gesellschaft erworben und kontrolliert nunmehr im Verein mit der Société le Nickel fast die gesamte Nickelproduktion der Welt. Die Beteiligung amerikanischen Kapitals am Bergbau gab ihrerseits wieder Anlaß zur intensiveren Beteiligung der Amerikaner an dem seit Ende der 90er Jahre rasch aufblühenden Handel der französischen Kolonie, hinsichtlich dessen die V. St. 1901 — abgesehen von den australischen Ländern — nur Frankreich und England nachstanden. Nach den Konsularberichten würde die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Nouméa und S. Francisco den Handel außerordentlich günstig beeinflussen und z. B. voraussichtlich die Einfuhr von Mehl und Weizen aus letzterem Orte an Stelle derjenigen aus Australien treten lassen.

Unter den polynesischen Inseln sind — abgesehen von der Hawaii-Gruppe, die an anderer Stelle behandelt werden wird, — die Samoa-Inseln und die Tahiti-Gruppe diejenigen Gebiete, zu denen die V. St. erwähnenswerte Beziehungen unterhalten. An der gegenwärtig vorzugsweise aus Kopra, Ananas und Kakaobohnen bestehenden Ausfuhr der Samoa-Inseln waren die V. St. bereits 1897 mit 22 Prozent, an der Einfuhr mit 16 Prozent beteiligt. Seitdem jedoch die amerikanischen Dampfer der S. Francisco—Sydney-Linie nicht mehr Apia, sondern Pango-Pango anlaufen, hat die amerikanische Einfuhr nach Apia erheblich abgenommen, da gleichzeitig auch der amerikanische Händler seine regelmäßigen Besuche eingestellt hat. Im Jahre 1901 zeigte die amerikanische Einfuhr eine Abnahme um 39 Prozent gegen das Vorjahr; 1902 allerdings ist wiederum ein Anwachsen zu verzeichnen, was vielleicht zum Teil der Begründung einer Segelschiffsverbindung zwischen Apia und S. Francisco zu verdanken ist. Die

Einfuhrwerte betrugen:	1900:	1901:	1902:
Vereinigte Staaten . . .	94 132 Dollars,	57 674 Dollars,	76 180 Dollars.

Die erste Stelle nehmen die V. St. in dem Handelsverkehr der Tahiti-Gruppe ein, deren Inseln ungewöhnlich fruchtbar sind und bei zweckmäßiger Entwicklung eine gewisse Bedeutung unter den polynesischen Gebieten erringen werden. Die hier errungenen Erfolge der V. St. sind hauptsächlich dem Umstande zu verdanken, daß eine direkte Dampferverbindung zwischen S. Francisco und Papeete besteht, ferner aber auch der Tatsache, daß die Eingeborenen von ihrem ersten Unterricht her, den sie durch eng-

lische Missionare und Händler erhielten, außer der heimischen Sprache nur englisch sprechen. Die Ausfuhr aus Papeete nach der Union betrug 1901 0,3 M. D. bei einer Gesamtausfuhr von 0,7 M. D.; dieselbe erstreckt sich hauptsächlich auf Kokosnüsse, Kopra, Vanille und Ananas. Die amerikanische Einfuhr belief sich in demselben Jahre auf 0,4 M. D. bei einer Gesamteinfuhr von 0,9 M. D.

Über Tahiti werden amerikanische Waren auch nach den Cook-Inseln eingeführt, während die Marquesas sowohl durch Vermittlung der Dampferlinie S. Francisco—Tahiti als auch durch Segelschiffe in direkten Handelsbeziehungen zu S. Francisco stehen.

Gehen wir schließlich zu Mikronesien über, so wäre zu erwähnen, daß auf den Marshalls-Inseln der amerikanische Handel — ebenso wie der englische — nach Zusammenbruch des Hauses Godeffroy 1879 den deutschen Handel zu überflügeln drohte, daß derselbe aber nach Erklärung der deutschen Schutzherrschaft durch die Bemühungen der Jaluitgesellschaft wieder zurückgedrängt wurde, welche letztere die amerikanischen Handelsniederlassungen erwarb bzw. deren Besitzer verpflichtete, ihr alle Erzeugnisse abzuliefern.

Die vorstehende kurze Untersuchung ergibt, daß der Handel der V. St. mit Ozeanien*) vorläufig kaum eine nennenswerte Bedeutung besitzt; doch zeigt sich, daß das Vorhandensein günstiger Verkehrsbedingungen stets eine Hebung der amerikanischen Einfuhr und des Handels überhaupt zur Folge hatte. Wird die wirtschaftliche Entwicklung, die sich bei der Mehrzahl der ozeanischen Inseln noch im Anfangsstadium befindet, erst eine höhere Stufe erreicht haben, so werden sich die V. St. vermöge ihrer günstigen Lage, die ihnen den Vorteil billiger Frachten bietet, voraussichtlich einen nicht unerheblichen Anteil an dem Handel jener Inseln sichern. Dies wird in erhöhtem Maße eintreten, wenn der Panamakanal eröffnet sein wird, da die Union dann mehr als jeder andere Staat imstande sein wird, ihre Industrieartikel mit Vorteil an dem Wettbewerbe auf dem Markte der Südsee-Inseln teilnehmen zu lassen.

7. Niederländisch-Indien.

Eine sehr ungünstige Bilanz zeigt der Handel der V. St. mit Niederländisch-Indien, wie aus folgenden Angaben hervorgeht:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
1900	1,5 M. D.	27,9 M. D.
1902	2,1 "	14,7 "
1903	1,2 "	16,2 "

Der Rückgang des Exportes, der sich vornehmlich auf Zucker, Tabak, Kaffee, Tee und Gewürze erstreckt, ist einmal durch das Sinken der Zuckerausfuhr aus jenen Gebieten veranlaßt, weiter aber auch dadurch, daß die V. St. seit Erwerbung ihrer

*) 1903 betrug in Millionen Dollars:

	Einfuhr:	Ausfuhr:	Summe:
Britisch-Ozeanien	0,10	2,10	2,20
Französisch-Ozeanien	0,44	0,58	1,02
Deutsch-Ozeanien	0,14	0,03	0,17
	0,68	2,71	3,39

Kolonien einen immer größeren Teil der tropischen Produkte aus diesen zu beziehen vermögen. — Die Einfuhr amerikanischer Waren ist seit Anfang der 90er Jahre nicht wesentlich gestiegen. Gegen ein nennenswertes Anwachsen derselben spricht der Umstand, daß einerseits die Frachten von den amerikanischen Häfen infolge der größeren Entfernung weit höhere sind als die von den europäischen Häfen, daß anderseits bei dem Fehlen direkter Verbindungen ein Umladen der Waren erforderlich ist, das häufig — besonders bei Maschinenteilen — Beschädigungen verursacht. Schließlich war bisher auch das Fehlen von Warenniederlagen und von erfahrenen Agenten von nachteiliger Wirkung. Es erscheint jedoch nicht ausgeschlossen, daß die Einrichtung von Manila als Stapelplatz amerikanischer Waren bezüglich der genannten Punkte allmählich günstigere Verhältnisse schaffen wird.

8. Französisch-Indochina.

Eine nur unbedeutende Rolle spielen die V. St. im Handelsverkehr mit Französisch-Indochina, da die amerikanischen Waren infolge der hohen Einfuhrzölle keine Aussicht haben, mit den französischen erfolgreich zu konkurrieren. Nur amerikanisches Mehl und Petroleum, das von Hongkong und Singapore nach dem französischen Gebiet verschifft wird, haben auf dem dortigen Markte eine gewisse Stellung errungen.

9. Siam.

Auch in Siam ist der Anteil der V. St. an dem Handelsverkehr noch ein verhältnismäßig geringer. Bezüglich der Einfuhr steht die Union — abgesehen von Hongkong und Singapore — nicht nur England und Deutschland, sondern sogar Holland und der Schweiz nach, ein Umstand, der sich in ähnlicher Weise erklären läßt wie der geringe Betrag der amerikanischen Einfuhr nach Niederländisch-Indien. Nach den Berichten der Zollbehörde betrug die direkte Einfuhr aus der Union (in Millionen Tikal [1 Tikal Silber = 2,49 Mark]):

1900: 0,55, 1901: 0,35, 1902: 0,44,

die Ausfuhrwerte waren noch weit geringere. Die tatsächliche Einfuhr aus den V. St. wird jedoch auf ungefähr das Doppelte geschätzt, da ein großer Teil derselben in Hongkong und Singapore umgeladen wird und in der Zollstatistik als Einfuhr aus diesen Häfen erscheint. Die V. St. liefern in erster Linie fast das gesamte Mehl, welches in Siam konsumiert wird; ferner spielen Maschinen, elektrische Apparate, Kabel und Öle eine Rolle in dem Handelsverkehr der beiden Länder. Auch hier wird voraussichtlich die Position der Union eine günstigere werden, sobald Manila zu einem amerikanischen Stapelplatz ausgestaltet ist, von dem aus die Waren unter günstigeren Bedingungen nach den betreffenden Märkten transportiert werden können.

10. Singapore und Hongkong.

Der Handel der V. St. mit den Straits Settlements ist zur Zeit noch wenig entwickelt. 1901 betrug die Ausfuhr nach der Union 9,8 Prozent der insgesamt 134,5 M. D. (Gold) betragenden Ausfuhr, die Einfuhr amerikanischer Güter hingegen nur 1/2 Prozent der Gesamteinfuhr, deren Wert sich auf 159,4 M. D. belief. Die amerikanische Ausfuhr übertraf somit die Einfuhr fast um das Zwanzigfache.

Auch hier läßt sich der verhältnismäßig unbedeutende Import amerikanischer Waren auf die bereits vorher angedeuteten Verhältnisse*) zurückführen. Die Berichte der Konsuln weisen denn auch immer von neuem darauf hin, daß einerseits günstigere direkte Verbindungen nach der Union geschaffen werden sollten, daß anderseits die amerikanischen Exporthandelshäuser sich notwendigerweise zur Vertretung ihrer Interessen erfahrene Handelsagenten und Warenniederlagen halten müssen, wenn sie ähnliche Erfolge erzielen wollen wie die englischen und deutschen Geschäftsleute. — Der amerikanische Handel mit Hongkong, wie überhaupt derjenige mit Südchina, ist im Vergleich zu demjenigen mit Mittel- und Nordchina ein verhältnismäßig geringer. Genauere Zahlen anzuführen, verbietet das Fehlen einer Zollstatistik, doch wird von amerikanischer Seite der Wert der amerikanischen Einfuhr 1893 auf 4,2, 1903 auf 8,7 M. D., derjenige der Ausfuhr 1893 auf 0,9, 1903 auf 1,4 M. D. geschätzt. Nach den Berichten des Hafenmeisters umfaßte 1901 die Einfuhr 3,5, die Ausfuhr 2,1 und die Menge der Transitladungen 2,1 Millionen Tonnen. Petroleum, Mehl, Ginseng und Holz bildeten den Hauptteil der Einfuhr; Baumwollenwaren hingegen vermochten in Südchina nicht eine ähnliche Stellung wie im Norden zu erringen. Falls die Entwicklung Manilas in der erwarteten Weise vor sich geht, so wird voraussichtlich die Umladung der amerikanischen Güter in nicht langer Zeit nicht mehr in Hongkong, sondern in jenem Hafen erfolgen, womit der erwähnte Transitverkehr von Hongkong auf Manila übergehen würde.

11. China.

Da die ostasiatischen Länder diejenigen Gebiete sind, nach denen in Zukunft voraussichtlich der Hauptstrom der amerikanischen Expansion geleitet werden wird, bedürfen die wirtschaftlichen Beziehungen der V. St. zu jenen einer eingehenderen Beleuchtung.

Gerade zu der Zeit, als die europäischen Großmächte damit beschäftigt waren, sich Interessensphären im chinesischen Reiche zu schaffen, um das letztere in höherem Maße, als es bis dahin der Fall gewesen, dem Handel und Verkehr zu erschließen, als ferner jene Nationen durch Erwerbung von Stützpunkten auch ihren politischen Einfluß in China zu stärken suchten, und als infolgedessen das Wort von der „Aufteilung Chinas" gebräuchlich zu werden begann, gerade zu dieser Zeit fielen den V. St. die Philippinen zu, womit sie selbst Anwohner des ostasiatischen Schauplatzes wurden und ihr Interesse an den ostasiatischen Angelegenheiten naturgemäß ein aktiveres als bisher werden mußte.

Zu China traten die V. St. zum ersten Male nach dem Opiumkriege in Beziehung, insofern die Vorteile, welche den Engländern im Vertrage zu Nanking 1842 gewährt wurden, ebenso wie den europäischen Nationen auch den Amerikanern zugute kamen. Weitere Vereinbarungen handelspolitischer Natur brachte der Vertrag von 1858 sowie das Abkommen von 1868, demgemäß den V. St. die Meistbegünstigungsklausel gewährt wurde und China die Auswanderung freigab. Bemerkenswert ist in diesem Vertrage der Satz**), „es sei das Wesen der amerikanischen Politik, sich nicht in die Angelegenheiten anderer zu mischen. Dieser Grundsatz solle auch China gegenüber streng

*) Vgl. unter 7.

**) Neubaur: „Die Stellung Chinas im Welthandel im Jahre 1900".



befolgt werden; insbesondere wolle Amerika jede Einmischung in den Bau von Eisenbahnen, Telegraphen u. a. in China vermeiden." In einem später abgeschlossenen, die Einwanderung der Chinesen nach der Union betreffenden Vertrage*) findet sich schließlich noch die in handelspolitischer Hinsicht erwähnenswerte Bestimmung, daß die V. St. und China sich gegenseitig verpflichten, in den beiderseitigen Gebieten Opiumhandel nicht zu betreiben, eine Vereinbarung, die übrigens im Laufe der Zeit einen erheblichen Einfluß auf die amerikanische Schiffahrt in China ausübte, deren Rückgang sie bewirkte.

An der Politik der V. St. gegenüber China hatten bisher wirtschaftliche Absichten und Rücksichten den überwiegenden Anteil; es läßt sich daher nicht vermeiden, daß die hauptsächlichsten Züge der amerikanischen Politik betreffs Chinas bereits an dieser Stelle erörtert werden. „Zeigen wir China, daß wir westlich von den Sandwich-Inseln kein politisches Interesse im Stillen Ozean haben, daß seine Unabhängigkeit wesentlich für unsere wirtschaftliche Stärke im Stillen Ozean ist", schrieb Russel Young, der Gesandte der V. St. in China, 1889 in der „North American Review". Wenngleich die im ersten Teil dieses Satzes ausgesprochene Ansicht mit den zur Zeit in der Union herrschenden imperialistischen Anschauungen nicht mehr im Einklang steht, so stimmt doch der zweite Teil jenes Ausspruches mit den Grundsätzen der bisher von der Union China gegenüber befolgten Wirtschaftspolitik überein. Indem die V. St. auf die Erhaltung der ihnen durch die Meistbegünstigungsklausel gewährten Rechte bestehen, suchen sie, energisch die Politik der „offenen Tür" durchzuführen, deren letztes Ziel es ist, zu erreichen, daß das ganze ungeheuere Wirtschaftsgebiet des chinesischen Reiches ihrem Handel in gleicher Weise wie demjenigen aller anderen Nationen offen steht. Die Erteilung ausschließlicher Eisenbahn- und Bergbaukonzessionen an einzelne Mächte, die Gewährung besonderer Handelsprivilegien möchten sie als Verstöße gegen die Vereinbarungen jener Meistbegünstigungsklausel betrachtet wissen. Als bemerkenswerter Ausdruck dieser Politik der offenen Tür ist auch die Note zu betrachten, die der Staatssekretär Hay Ende 1899 an die verschiedenen Mächte sandte, die Interessensphären in China für sich beanspruchen. Die betreffenden Mächte wurden damals um eine Erklärung ersucht, die dahingeht, daß:

1. sie sich in keiner Weise in die Angelegenheiten der innerhalb ihrer Interessensphären etwa liegenden Vertragshäfen mischen werden;

2. der zur Zeit gültige chinesische Handelstarif auf alle in den Häfen der Interessensphären — insofern sie nicht Freihäfen — gelandeten oder verschifften Waren ohne Rücksicht auf die Nationalität des Hafens zur Anwendung kommen soll, und daß die so erhobenen Zölle durch die chinesische Regierung einzuziehen sind;

3. die betreffenden Mächte innerhalb ihrer Interessensphären von den Schiffen fremder Nationen keine höheren Hafenabgaben erheben werden als von den eigenen, und daß die Frachtraten auf den von ihnen gebauten oder kontrollierten Eisenbahnen für fremde Waren dieselben wie für die eigenen sein werden.

Von den meisten der in Betracht kommenden Mächte wurden befriedigende Antworten auf diese Note erteilt; nur Rußland, von dessen Seite man Einschränkungen

*) Vom 7. September 1880. Am 9. Dezember 1894 wurde die Einwanderung der Chinesen nach der Union auf 10 Jahre verboten; der Vertrag ist im vergangenen Jahre abgelaufen, ohne daß man sich bisher über seine Erneuerung bzw. Umgestaltung schlüssig geworden wäre.

bezüglich der Politik der offenen Tür am meisten befürchtete, ließ in seiner Antwort den dritten Absatz gänzlich unbeachtet, während es sich ferner die Erhebung von Zöllen auf Waren, die in sein Pachtgebiet eingeführt würden, vorbehielt, allerdings mit dem Bemerken, daß solche Zölle ohne Ansehen der Nationalität der Ware erhoben werden würden. In der Folge sehen wir dann, wie die V. St. der von seiten Rußlands mit Bezug auf die Mandschurei betriebenen Politik entgegentreten, und noch kurz vor und nach dem Ausbruch des Krieges erkennt man in ihrem Bestehen auf der Zulassung der amerikanischen Konsuln an verschiedenen Plätzen der Mandschurei das Bestreben, mit allen Mitteln in diesem Teile des chinesischen Reiches die Tür offen zu halten.

Die Haupttriebfeder zu diesen Bemühungen der V. St., die Integrität Chinas zu erhalten und die beiderseitigen Beziehungen enger zu knüpfen, ist wohl ohne Zweifel das Interesse, welches sie daran haben, das ganze chinesische Gebiet als Absatzmarkt für die sich immer mehr steigernde Menge der heimischen Erzeugnisse zu sichern. Die Lage der V. St. zu China begünstigt ihre Handelsbeziehungen zu diesem Lande in hervorragender Weise; sie befinden sich darin sogar Rußland gegenüber im Vorteil, denn wenn letzteres auch durch die sibirische Bahn näher an das chinesische Wirtschaftsgebiet gerückt ist, so werden doch auf absehbare Zeiten die größeren Warenfrachten wegen der zu hohen Kosten des Bahntransportes auf dem Wasserwege verschifft werden. Die Erwerbung der Philippinen mit Manila vollends hat den Amerikanern ein Gebiet in die Hand gegeben, das ihnen als Stapelplatz für den Handel mit sämtlichen Ländern Ostasiens von größtem Werte zu werden verspricht, wodurch sie in den Stand gesetzt werden, den Wettbewerb besonders mit dem englischen Handel und dessen Hauptstapelplatz Hongkong noch erfolgreicher als bisher aufzunehmen. Der Bau des Panamakanals endlich wird auch die östlichen Häfen der Union hinsichtlich der Entfernungen von den Häfen des nördlichen China — allerdings nur um ein Geringes — günstiger als die europäischen Hafenplätze stellen.

Es seien nunmehr die wirtschaftlichen Beziehungen der V. St. zu China im einzelnen einer Prüfung unterzogen.

Von den durch die chinesische Regierung erteilten Bahnbaukonzessionen erhielt eine amerikanische Gesellschaft, „The American China Development Company“, diejenige für den Bau der Linie Hankau—Canton; einen gewissen Anteil an diesem Unternehmen hatten sich zwar die Belgier gesichert, doch sind nach neuesten Nachrichten im Januar 1905 sämtliche Aktien der Bahn durch amerikanisches Kapital wieder aufgekauft. Diese bereits in der Ausführung begriffene Bahn wird mit ihren zahlreichen Zweigbahnen durch einige der dichtest bevölkerten Provinzen des Landes führen; sie wird nach dem Urteil des chinesischen Gesandten in Washington die reichen Minerallager der benachbarten Gebiete erschließen und ungeheuere Strecken der Anlage von Kapitalien eröffnen, wodurch wiederum der Handel der V. St. eine weitere Zunahme erfahren wird. Auch der Bau der übrigen Eisenbahnen in China beeinflußte den amerikanischen Handel in günstiger Weise; er bewirkte, daß China ein ertragreicher Markt für amerikanisches Holz, für Bahnbaumaterial und Lokomotiven wurde.

Auch die Entwicklung des Bergbaues und der Industrie in China gibt zu umfangreichen Lieferungen von amerikanischen Maschinen, z. B. für Baumwollenspinnereien, Eisenwerke und Papierfabrikation, Anlaß. Je weiter die Entwicklung Chinas

fortschreiten wird, um so größer wird der Markt für die amerikanischen Erzeugnisse dieser Art sein. Dabei ist noch für lange Zeit hinaus nicht zu befürchten, daß die allmähliche Steigerung der industriellen Produktion in China selbst die fremden und somit auch die amerikanischen Fabrikate verdrängen wird; vielmehr werden Jahrzehnte vergehen, bevor China, selbst bei schneller Entwicklung der verschiedenen Industriezweige, imstande sein wird, die Nachfrage der Bewohner nach Industrieprodukten zu decken; daß diese Nachfrage in einem Lande infolge seiner kommerziellen und industriellen Entwicklung stark wächst, und daß dies Land dadurch ein besserer Abnehmer auf dem europäischen und amerikanischen Markte wird, dafür bietet Japan ein treffendes Beispiel.

Außer den genannten Artikeln finden amerikanisches Mehl, Petroleum und Baumwollenwaren immer größere Märkte in China, während amerikanisches Ackerbaugerät und Nähmaschinen eben begonnen haben, sich auf dem chinesischen Markt eine Stellung zu erringen. — Eine Darstellung*) der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den V. St. und China, welche durch den chinesischen Gesandten in Washington Anfang 1904 in „Colliers Weekly“ gegeben wurde, verfolgt unverkennbar die Tendenz, bei den Amerikanern die Überzeugung zu stärken, daß die chinesische Regierung der Anknüpfung engerer Handelsbeziehungen mit der Union freundlich gegenübersteht und daß eine stärkere Beteiligung des amerikanischen Kapitals an Handels-, Bank-, Bergwerks- und Eisenbahnunternehmungen nicht nur gefahrlos, sondern äußerst nutzbringend für die amerikanischen Unternehmer sein würde.

Die Erfolge der V. St. im Handel mit China seien durch einige Zahlen in Tabelle II illustriert.

Tabelle II.

a. Handel der V. St. mit China.

(Angaben in Millionen Haïkuan Taels; 1 Haïkuan Taels = 3,02 Reichsmark.)

	Einfuhr:		Ausfuhr:	
	Gesamt.	V. St.	Gesamt.	Vt. St.
1892	135,1	6,0	102,6	10,8
1900	211,1	16,7	159,0	14,8
1903	326,7	25,9	214,4	19,5

b. Handel Englands und Japans mit China.

	Einfuhr nach China:		Ausfuhr aus China:	
	England.	Japan.	England.	Japan.
1892	28,9	6,7	10,5	8,0
1903	50,6	50,3	10,0	30,4

Vergleicht man hiermit den Betrag des Handels der übrigen Länder mit China, so ergibt sich, daß der Handel der V. St. hinter demjenigen von Hongkong, Großbritannien und Japan zurücksteht, daß jedoch den größten Aufschwung in der Zeit von 1892 bis 1903 nach dem Handel Japans derjenige der Union genommen hat.**)

*) „Ostasiatischer Lloyd“, 11. März 1904.

**) Die obigen Zahlen können einen Anspruch auf Genauigkeit nicht machen, da die Seezollstatistik die Herkunft der Güter nicht nach dem Ursprungsland, sondern nach dem Verschiffungshafen bestimmt. Den V. St. wird die Statistik insofern nicht gerecht, als sie z. B. die über Kanada verschifften Waren dem britischen Amerika zurechnet; ferner ist die Einfuhr aus Hongkong zu einem

Einige weitere Angaben mögen das Wachsen der Ein- und Ausfuhr der wichtigsten Waren im Verkehr der V. St. mit China veranschaulichen:

Einfuhr: Etwa 40 Prozent des Wertes der fremden Einfuhr entfiel 1902 auf Baumwollenwaren, die von den V. St. in stetig zunehmender Menge importiert werden, während die englische Ware allmählich durch die amerikanische verdrängt zu werden scheint, wie folgende Zahlen dartun:

Einfuhr:	1892	1902
	in 1000 Stück:	
Drell (amerikanisch)	644	1741
" (englisch)	102	160
Jeans (amerikanisch)	20	184
" (englisch)	124	361
Sheetings (amerikanisch)	1326	4706
" (englisch)	686	643

Welche Bedeutung der Ausfuhr von Baumwollenfabrikaten des amerikanischen Südens nach Ostasien beizumessen ist, erhellt daraus, daß sich die südlichen Fabriken 1900, als die Bestellungen aus China infolge der Boxerunruhen ausblieben, um den Betrieb nicht einstellen zu müssen, zu entschließen genötigt sahen, Fabrikate herzustellen, mit denen sie den Neuengland-Fabriken Konkurrenz machten. In einer Denkschrift der Baumwollenfabrikanten des Südens an den Staatssekretär Hay wird dementsprechend bezüglich Chinas nachdrücklich die Politik der offenen Tür empfohlen, da durch eine Beschränkung der Ausfuhr von Baumwollenfabrikaten nach China der Wohlstand der Bevölkerung des amerikanischen Südens ernstlich geschädigt werden würde.

Die Verwendung amerikanischen Petroleums hat seit dem Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts einen erheblichen Umfang angenommen. Die Einfuhr betrug:

1892:	1902:
in 1000 Gallonen:	
31 884	45 288

Das amerikanische Petroleum hat in einigen Gegenden die einheimischen Pflanzenöle fast verdrängt. Die Errichtung großer Ölbehälter, die von amerikanischen Gesellschaften in den Vertragshäfen ins Werk gesetzt ist, wird ohne Zweifel einen vermehrten Absatz zur Folge haben.

Der Genuß von amerikanischem Weizenmehl in China nimmt stetig zu. Die Einfuhr an solchem belief sich

1892 auf 670 905 Haikuan Taels,
1902 " 844 319 " "

Im übrigen sei hier auf die Angaben, betreffend die Getreideausfuhr aus den pazifischen Staaten, hingewiesen.

---

beträchtlichen Teile Großbritannien, den V. St., Australien und Ostindien sowie europäischen Ländern anzurechnen. Von amerikanischer Seite wird der Anteil der V. St. auf etwa 20 Prozent des gesamten chinesischen auswärtigen Handels geschätzt, während ihn die Seezollstatistik nur auf 9 Prozent bewertet.

Der größere Teil des Bauholzes wurde bisher aus Nordamerika bezogen; der Holzhandel war während der letzten Jahre infolge der regen Bautätigkeit ein bedeutender. Allein von Portland wurden im Jahre 1902 28,9 Millionen Fuß Bauholz nach Ostasien verschifft, 1903 war der Betrag ein noch bedeutenderer.

Ausfuhr. Auch die Bedeutung der Ausfuhr nach den V. St. möge durch einige Zahlen dargetan werden, die sich indessen nur auf die Ausfuhr aus dem Bezirke beziehen, für den der amerikanische Konsul in Shanghai zuständig ist. Es betrug die Ausfuhr

	1900:	1901:	1902:
		in Millionen Dollars:	
an Seide	7,1	4,7	7,2
„ Tee	3,5	1,6	3,5
„ Wolle	0,65	3,39	0,49
„ Ziegenfellen . .	0,78	0,99	1,5

Der Niedergang des Exportes im Jahre 1901 ist die Folge der Unruhen des Jahres 1900; das Jahr 1902 zeigt demgegenüber bereits wieder ein beträchtliches Anwachsen der Ausfuhrwerte.

Während der Handel der V. St. mit China in den früheren Jahren zum großen Teil durch englische Firmen vermittelt wurde und besonders das Fehlen von amerikanischen Banken unangenehm empfunden wurde, haben sich in den letzten Jahren auch in dieser Hinsicht die Verhältnisse gebessert. Es bestanden in China amerikanische Firmen: 1892 31; 1901 91; 1902 108. In Shanghai ließen sich 1901/02 zwei amerikanische Banken nieder; auch amerikanische Versicherungsgesellschaften finden in neuerer Zeit in China lebhafte Unterstützung.

12. Die Mandschurei.

Besonderes Interesse beanspruchen in der gegenwärtigen Zeit bei den vorliegenden Betrachtungen die Beziehungen der V. St. zur Mandschurei.

Von vornherein betrachteten die V. St. die Okkupation der Mandschurei durch die Russen als eine Bedrohung der Politik der offenen Tür, eine beträchtliche Schädigung ihrer Handelsinteressen. Denn gerade die Mandschurei mit ihrem Reichtum an Bodenschätzen mußte bei ihrer großen Entwicklungsfähigkeit einen äußerst einträglichen Markt für amerikanische Produkte abgeben. Unter der chinesischen Herrschaft war sowohl die Bevölkerung der Mandschurei als auch der Handel rapide gewachsen; Import und Export hatten schneller zugenommen als in den übrigen Provinzen Chinas. Amerikanische Baumwollenwaren, Petroleum, Mehl und Holz gewannen schnell große Beliebtheit, so daß sich die Totalsumme des amerikanischen Importes 1902 auf etwa 5 M. D., d. h. auf etwa 35 Prozent des gesamten ausländischen Importes, belief.

Seit der Besetzung der Mandschurei durch die Russen haben diese versucht, durch Begünstigung der russischen Kaufleute und Industriellen und Verleihung von Privilegien an dieselben, sowie durch Restriktivmaßregeln gegen den fremden Handel den russischen Handel und die russische Industrie zu heben und besonders auch die amerikanischen Produkte zu verdrängen. 1903 hatte jedoch der amerikanische Handel noch keinen Rückgang durch diese Maßregeln erlitten, zumal infolge der hohen Fracht-

preise der sibirischen Bahn alle größeren Frachten aus Rußland nach wie vor von Odessa nach Ostasien verschifft wurden. Das amerikanische Mehl hatte seinen Platz behauptet, obgleich in Charbin bereits sechs Dampfmühlen tätig waren, und obgleich das einheimische Mehl dem amerikanischen starke Konkurrenz machte. Daß dieses bei weiterer Entwicklung des Ackerbaues in der Mandschurei allmählich verdrängt werden wird, läßt sich schon jetzt voraussehen, doch wird — nach den Berichten amerikanischer Konsuln — gerade diese Entwicklung der Landwirtschaft den V. St. als Ersatz für den Verlust des Mehlimportes einen ertragreichen Markt für Ackerbaugerät und Dampfmaschinen eröffnen. — Auch die amerikanischen Baumwollenprodukte haben sich bisher behauptet; obgleich die Russen bemüht waren, die Qualität derselben nachzuahmen, gelang es ihnen doch nicht, sie in der Güte und zu den niedrigen Preisen der amerikanischen Ware herzustellen. — Das an Qualität geringere russische Petroleum machte dem amerikanischen ebenfalls starke Konkurrenz, war jedoch nicht imstande, dem letzteren den Rang abzulaufen. — Holz, das hauptsächlich von der russischen Regierung bestellt wurde, daher frei von Abgaben war, wurde in großer Menge von der Union eingeführt. Für den Bau der mandschurischen Eisenbahn lieferte die letztere beträchtliche Mengen an Schienen und Brückenmaterial sowie zahlreiche Lokomotiven.

Würde die Mandschurei, was nicht mehr anzunehmen ist, unter Aufrechterhaltung der bisherigen Verhältnisse, fernerhin unter russischer Oberherrschaft verbleiben, so würde der amerikanische Handel aller Voraussicht nach eine weitere wesentliche Förderung nicht mehr zu erwarten haben. Wird hingegen das Gebiet wieder der chinesischen Regierung unterstellt werden, so ist anzunehmen, daß bei weiterer Entwicklung der Besiedelung, des Ackerbaues und des Bergbaues diese Provinz ein reiches Feld für den Absatz amerikanischer Produkte, für die Anlage amerikanischen Kapitals und für die Betätigung amerikanischen Unternehmungsgeistes bilden wird.

13. Ostsibirien.

Im östlichen Sibirien haben sich die Handelsbeziehungen der V. St. nur langsam günstiger gestaltet. Noch 1897 betrug der amerikanische Handel mit Sibirien nur 5 Prozent vom Gesamthandel, wenn sich auch derjenige mit Wladiwostok von 1896 bis 1897 vervierfacht hatte. Die Bestimmung vom 17. Juni 1901, welche innerhalb 66 Meilen von der Küste die Ausbeutung von Minen sowie die Anlage von industriellen Etablissements durch Ausländer verbot, erwies sich bei dem Mangel an russischem Kapital und Unternehmungsgeist für die Entwicklung des Bergbaues und der Industrie und damit für diejenige des ausländischen Handels als äußerst ungünstig. Erst in den letzten Jahren sind Durchbrechungen dieser Bestimmungen zugelassen; ferner hat die Verordnung, daß Bergbaumaschinen bis zum 1. Januar 1909 zollfrei eingeführt werden dürfen, sowie diejenige, daß in Wladiwostok bis zu demselben Termin, abgesehen von alkoholischen Getränken, Tabak, Petroleum, Zucker und einigen anderen Produkten, die Einfuhr von Waren zollfrei erfolgen darf, eine günstige Wirkung auf den ausländischen und besonders auch auf den amerikanischen Handel ausgeübt. Außer Eisenbahn- und Brückenkonstruktionsmaterial wurden von der Union hauptsächlich Bergbau- und landwirtschaftliche Maschinen eingeführt. Die Nachfrage nach letzteren, besonders nach Erntemaschinen, war zeitweise so groß, daß die Privat-

firmen den Bestellungen nicht gerecht zu werden vermochten. — Eine große Rolle in der amerikanischen Einfuhr spielte das Weizenmehl; dasselbe hat hier, ebenso wie in der Mandschurei, bisher seine Stellung auf dem Markte behauptet, obgleich der Aufschwung des Getreidebaues in Ostsibirien und die Einfuhr aus der Mandschurei, die in den letzten Jahren einen größeren Umfang angenommen hatte, dem amerikanischen Mehl wohl in absehbarer Zeit erfolgreich Konkurrenz machen wird; 1903 war jedoch von einem Rückgang der amerikanischen Mehleinfuhr noch nichts zu bemerken.

Sobald die wirtschaftliche Entwicklung Ostsibiriens, die übrigens gerade in den letzten Jahren infolge der Einführung von Zöllen in den sibirischen Häfen und infolge der Bevorzugung von Dalny und Port Arthur als den Hauptendpunkten der sibirischen Bahn einen Stillstand erlitten, durch stärkere Besiedelung, weitere Förderung des Ackerbaues und systematische Erschließung der mineralischen Bodenschätze, vornehmlich der Blei-, Kupfer-, Eisen- und Silbergruben, eine höhere Stufe erreicht haben wird darf es als sicher angenommen werden, daß die V. St. infolge ihrer günstigen Lage auch hier, ähnlich wie es in der Mandschurei unter den angegebenen Bedingungen zu erwarten steht, ein günstiges Feld für ihre Handelsbeziehungen finden werden.

14. Korea.

Auch in Korea, mit dem die Amerikaner bereits 1882*) einen Handelsvertrag abgeschlossen, haben die V. St. bezüglich ihrer wirtschaftlichen Beziehungen Fortschritte zu verzeichnen. Der amerikanische Handel mit Korea ist nächst dem japanischen der bedeutendste. Die aus der Union importierten Produkte gelangen jedoch zum größten Teil über China und Japan nach Korea, so daß es schwer ist, einwandfreie Angaben über die Gesamtsumme der amerikanischen Einfuhr zu erhalten. Erst in den letzten Jahren hat auch der direkte Handel der V. St. mit Korea einen etwas größeren Umfang angenommen. Es betrug die direkte Einfuhr aus der Union nach Korea

1897 509 Dollars; 1902 251 563 Dollars; 1903 etwa 400 000 Dollars.

Die tatsächliche Einfuhr amerikanischer Waren ist jedoch erheblich größer. Sie belief sich schon 1899 auf etwa 550 000 Dollars; davon entfiel auf Petroleum etwa die Hälfte, der Rest auf Maschinen und Bergbaugeräte, Eisenbahnmaterial, Baumwollenwaren u. a. Bereits 1900 war eine Verdoppelung des Einfuhrwertes zu verzeichnen; 1901 betrug der Import von amerikanischem Petroleum 615 508 Dollars (bei einem Gesamtbedarf von 641 779 Dollars); derjenige von Maschinen usw. 249 000 Dollars; von elektrischen Apparaten usw. 236 621 Dollars. Die V. St. decken somit fast den gesamten Bedarf Koreas an Petroleum, während das russische Petroleum durch amerikanische Ware fast völlig verdrängt wurde. — Ein großer Teil der von Japan eingeführten Baumwollenwaren ist aus amerikanischer Baumwolle gefertigt; ebenso stammt der aus Japan nach Korea importierte Tabak zum größten Teil aus der Union.

Eine besonders günstige Aussicht für die fernere Entwicklung des Landes sowie der Beziehungen fremder Staaten zu demselben bieten seine Bodenschätze, die in Kupfer, Eisen, Kohle sowie in Gold und Silber bestehen. Eine amerikanische Gesellschaft erhielt 1895 eine Konzession zur Ausbeutung der Goldminen bei Unsan und hat

*) Deutschland und England 1883.

daselbst gute Erfolge zu verzeichnen; sie beschäftigt in ihrem Bergwerk 65 Weiße, 50 Japaner, 650 Chinesen und über 3000 Koreaner, bei einem Betriebe von 140 Pochhämmern, und soll 1901 1,3 M. D. Gold ausgeführt haben.*)

Die Eisenbahn Tschemulpo—Söul, 26 englische Meilen lang, wurde 1900 von einem amerikanischen Ingenieur für eine amerikanische Gesellschaft gebaut und erst später an ein japanisches Syndikat verkauft. Die Electric Company in Söul, die von Amerikanern organisiert ist, konstruierte mit amerikanischem Kapital eine elektrische Bahn in der Hauptstadt und der Umgegend derselben, wozu das gesamte Material aus den V. St. bezogen wurde; dieselbe Gesellschaft versieht die koreanische Hauptstadt mit elektrischem Licht. — Auch bei dem Bau der neuesten Eisenbahnen in Korea wird amerikanisches Eisenbahnmaterial von den Japanern in größerer Menge verwandt.

15. Japan.

Die V. St. waren es, die 1853 die Verhandlungen mit Japan, betreffend die Öffnung dieses Landes für den fremden Handel, mit Erfolg anknüpften, nachdem die Bemühungen der holländischen und britischen Abgesandten erfolglos geblieben waren. Welche Bedeutung der damaligen Mission des Kommodore Perry von japanischer Seite beigemessen wird, ist u. a. aus der Tatsache ersichtlich, daß im Jahre 1901 von dem Präsidenten der „Americas Friends Society" in Japan ein Denkmal enthüllt wurde, zu dessen Stiftung durch freiwillige Beiträge jener Präsident mit folgenden Worten aufforderte: „. . . Japan hat es nicht vergessen und wird es niemals vergessen, daß es seinen gegenwärtigen Wohlstand in nicht geringem Maße den V. St. verdankt. . . In Kurihama betrat Kommodore Perry zuerst den japanischen Boden, und zum erstenmal erwachte Japan von dem jahrhundertelangen Traum, den es in völliger Abgeschlossenheit von der Welt geträumt hatte."**)

In den letzten Jahrzehnten haben die Handelsbeziehungen Japans zu den V. St. eine schnellere und intensivere Steigerung erfahren, als diejenigen zu irgend einer anderen Nation. Tabelle III erläutert das Anwachsen des amerikanischen Imports und Exports im Verhältnis zu dem japanischen Gesamthandel und zu der Steigerung der englischen Ein- und Ausfuhr.

Tabelle III.

Handel der V. St. mit Japan.

Einfuhr (Millionen Yen).

	Gesamt:	V. St.:	England:
1881	—	1,8 = 5,7 Proz.	— 52,6 Proz.
1902	270,7	48,7 = 17,9 „	50,4 = 18,5 „

Ausfuhr (Millionen Yen).

	Gesamt:	V. St.:	England:
1881	—	11,1 = 36,5 Proz.	—
1902	258,3	80,2 = 31,1 „	17,3

*) Vgl. „Marine-Rundschau" 1905, 2. Heft: „Der wirtschaftliche Wert Koreas", IX.

**) Stead: „Americanisation of the World", Kap. 3.

Hinsichtlich des Gesamtwertes des Handels sowie bezüglich der Höhe des Ausfuhrwertes rangieren die V. St. vor allen anderen Nationen, bezüglich der Einfuhr steht ihnen nur Großbritannien voran. Der große Betrag der Ausfuhr erklärt sich durch den Umstand, daß die Union aus Japan einen beträchtlichen Teil der Rohmaterialien bezieht, die von der amerikanischen Industrie benötigt werden. Im Jahre 1902 kamen auf den Export nach den V. St.:

Rohseide . .	im Werte von	46,8 Millionen Yen,
Seidenwaren	„ „ „	8,9 „ „
Tee	„ „ „	9,1 „ „

Besonders die Ausfuhr von Rohseide nach der Union ist stetig gewachsen, entsprechend der Entwicklung der amerikanischen Seidenmanufaktur; in den Jahren 1893 bis 1902 stieg dieser Export von 11,1 Millionen Yen auf 46,8 Millionen Yen.

Die Einfuhr amerikanischer Waren nach Japan hat bis zum Jahre 1900 eine noch stärkere Steigerung erfahren als die Ausfuhr nach den V. St., 1900 begann infolge der zunehmenden einheimischen Produktion in Japan die Einfuhr aus dem Auslande geringer zu werden, der Wert der eingeführten amerikanischen Waren fiel von 62,8 Millionen Yen (1900) auf 48,6 Millionen Yen (1902). Bei diesem Rückgange handelt es sich jedoch nur um einzelne Artikel, während bei einer Reihe der wichtigeren Einfuhrprodukte auch weiterhin eine erhebliche Zunahme zu bemerken ist. Die erste Stelle unter den eingeführten Waren nimmt die Rohbaumwolle ein, deren Einfuhrwert von 85 211 Dollars (1890) auf 9,1 M. D. (1902) stieg. Die Nachfrage nach ausländischer Baumwolle in Japan wird stets eine bedeutende bleiben, da die Baumwollindustrie sich sehr intensiv entwickelt hat, eine große Steigerung des Anbaues von Baumwolle in Japan aber aus Gründen, deren Erörterung zu weit führen würde, nicht zu erwarten steht. So wird voraussichtlich auch die Union, die schon jetzt bezüglich der Einfuhr von Baumwolle gegenüber den Japan näher gelegenen Gebieten — wie z. B. Ostindien — erhebliche Vorteile errungen hat, fernerhin Fortschritte machen, besonders wenn durch den Panamakanal der kürzere direkte Weg nach den großen Baumwollgebieten der V. St. eröffnet ist.

Die Einfuhr amerikanischen Petroleums, welches mit anderen Brennölen die zweite Stelle in der Einfuhrliste einnimmt, wuchs von 3,6 M. D. (1890) auf 5,2 M. D. (1902) trotz der Konkurrenz des russischen und Sumatrapetroleums und der Bemühung Japans, einen Teil des Bedarfes aus den heimischen Quellen zu decken.

Nicht unbeträchtlich ist der Import von Eisen- und Stahlwaren — Lokomotiven, Schienen, Brückenbau- und Bergbaumaterial usf. —, der 1902 den Wert von 1,9 M. D. erreichte. Bemerkenswert ist schließlich die Steigerung des Mehlimportes von 127 120 Dollars 1890 auf 1,3 M. D. 1902 und 2,4 M. D. 1903, ein Anwachsen, das, besonders in dem letztgenannten Jahre, vielleicht zu einem großen Teil auf die Anhäufung von Vorräten für den Krieg, ferner aber auch auf die zunehmende Neigung der Japaner, Mehl an Stelle von Reis zu verwenden, zurückzuführen ist.

Wir sind am Schlusse unserer Einzelbetrachtungen über die wirtschaftlichen Beziehungen der V. St. zu den nichtamerikanischen Gebieten des Stillen Ozeans angelangt. Ehe jedoch ein zusammenfassendes Urteil über den gesamten Wert derselben

abgegeben wird, soll im folgenden noch die Beteiligung der V. St. an der Seeschiffahrt des Stillen Ozeans sowie der wirtschaftliche Wert ihrer überseeischen pazifischen Besitzungen einer Prüfung unterzogen werden.

E. Der Anteil der V. St. an der Seeschiffahrt im Stillen Ozean.

In einem auffallenden Gegensatz zu der rapiden Entwicklung der Produktion der V. St. und zu dem erstaunlichen Aufschwung ihres auswärtigen Handels in den letzten Jahrzehnten steht die Tatsache, daß die amerikanische Seeschiffahrt während derselben Zeit eine entsprechende Entwicklung nicht erfahren hat, ja, daß sogar die für den Ozeanverkehr mit dem Ausland bestimmte Handelsflotte in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts bezüglich ihres Tonnengehalts einen erheblichen Rückschritt zu verzeichnen hat.

In den Übersichten über die Welthandelsflotte nimmt die Handelsflotte der V. St. zwar bezüglich des effektiven Tonnengehaltes die dritte Stelle*) ein, doch ist zu berücksichtigen, daß in den betreffenden Zahlen die auf den großen Seen verwendeten Fahrzeuge mit einbegriffen sind und daß von dem 1903 erreichten Gesamttonnengehalt von 6,087 Millionen Registertonnen 85 Prozent auf die Küsten- und große Binnenschiffahrt, nur 15 Prozent hingegen auf den auswärtigen Handel entfallen.

Wenn ferner die Statistik angibt, daß die amerikanische Handelsflotte im Jahre 1902 zum erstenmal seit 40 Jahren mit 5,798 Millionen Registertonnen die Gesamttonnage des Jahres 1861 (5,5398 Millionen Registertonnen) überschritten hat, so darf man dabei nicht außer acht lassen, daß während desselben Zeitraumes (1861 bis 1902) der Tonnengehalt der überseeischen Flotte von 2,497 Millionen Registertonnen auf 0,873 sank und erst 1903 wieder zu steigen begann (0,879), während der Anteil, den die amerikanische Handelsmarine an der Güterbeförderung im überseeischen Verkehr der V. St. hatte, am Werte der Güter gemessen, 1860 66 Prozent betrug, 1901 mit 8,2 Prozent den tiefsten Stand erreichte und erst 1902 wieder auf 8,8 Prozent, 1903 auf 9,1 Prozent stieg.

Es würde den Rahmen dieser Arbeit übersteigen, wollte man hier auf die Ursachen des geschilderten Rückganges näher eingehen. Erwähnt sei bezüglich der allgemeinen Entwicklung der amerikanischen Handelsflotte nur, daß man gegen Ende des vorigen Jahrhunderts auch in den V. St. zu der Einsicht gelangte, daß das Vorhandensein einer leistungsfähigen nationalen überseeischen Handelsflotte für die Union ein unbedingtes Erfordernis ist, seitdem die eigene Volkswirtschaft sie mit innerer Notwendigkeit zur Weltwirtschaft und Weltpolitik getrieben hat. Die Vorschläge der Regierung, durch eine geeignete Subventionspolitik die amerikanische Handelsschiffahrt zu fördern, haben zwar bisher**) noch nicht die Billigung des Kongresses gefunden, doch sind in dieser Hinsicht neue Schritte zu erwarten, da der Präsident Roosevelt in seiner letzten Dezemberbotschaft an den Kongreß erklärt hat, daß er die Handelsmarine durch geeignete gesetzliche Maßnahmen zu heben beabsichtigt.

---

*) V. St. 8,5 Prozent der Welthandelsflotte, Großbritannien 50,25 Prozent, Deutschland 10 Prozent; vgl. Dr. Eckert: „Handelsgeographie".

**) Februar 1905.

Nach vorstehenden allgemeinen Betrachtungen seien die amerikanischen Seeschiffahrtsverhältnisse im Stillen Ozean einer näheren Betrachtung unterzogen.

Folgende Zahlen geben einen Einblick in die geographische Verteilung des Tonnengehalts der amerikanischen Handelsflotte. Es entfielen (in 1000 Registertonnen) auf:

	1891	1901	1903
die atlantische Küste	2780	2855	3157
die pazifische Küste	441	714	812
die nördlichen Seen	1155	1706	1903
die Flüsse	309	249	215
Summe . . .	4685	5524	6087

d. h. von etwa 6,1 Millionen Registertonnen im Jahre 1903 etwa 3/6 auf die atlantische Küste, 2/6 auf die nördlichen Seen, 1/6 auf die pazifische Küste und die Flüsse. Anderseits war der prozentmäßige Zuwachs, den die Handelsflotte der pazifischen Küste

Tabelle IVa.

Zahl und Tonnengehalt amerikanischer und fremder Schiffe, die 1903 im auswärtigen Handel der Union in den Zolldistrikten*) der V. St. am Stillen Ozean verkehrten.

(Zum Vergleich ist die Gesamttonnage der Schiffahrtsbewegung im äußeren Handel hinzugefügt.)

		Eingang				Ausgang			
		Amerikanische Schiffe		Fremde Schiffe		Amerikanische Schiffe		Fremde Schiffe	
		Zahl	1000 t	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t
Pazifische Küste	Segler . . .	293	208,5	560	827,2	303	199,7	504	732,6
	Dampfer . .	1 661	1211,1	857	803,4	1 671	1224,4	861	808,4
	Summe . .	1 954	1419,6	1 417	1 630,6	1 974	1424,1	1365	1541,0
Atlantische Küste	Segler . . .	1 004	337,1	—	—	1 009	368,7	—	—
	Dampfer . .	856	1573,1	—	—	834	1641,4	—	—
Golfküste	Segler . . .	401	111,1	—	—	341	64,3	—	—
	Dampfer . .	510	440,3	—	—	502	432,4	—	—
Nordküste und Seen	Segler . . .	3 764	775,3	—	—	3 843	803,1	—	—
	Dampfer . .	5 715	2250,2	—	—	5 669	2241,2	—	—
Summe	Segler . . .	5 462	1432,0	5 492	2 445,4	5 496	1435,8	5 508	2 391,1
	Dampfer . .	8 742	5474,7	15 526	21 741,7	8 676	5539,4	15 639	21 949,8
	Summe . .	14 204	6906,7	21 018	24 187,1	14 172	6975,2	21 147	24 340,9

*) Es sind berücksichtigt: S. Francisco, San Diego, Los Angeles, Humboldt-Bai, Puget-Sund-Häfen, Willamette, Oregon, Southern Oregon, Hawaii und Alaska, entsprechend den Angaben der amerikanischen Statistik.

in den Jahren 1891 bis 1903 erfuhr, erheblich größer als derjenige der atlantischen, der Seen- und Flußflotte, eine Erscheinung, die hauptsächlich auf die Steigerung des Verkehrs mit Hawaii, Alaska und Ostasien zurückzuführen ist.

Ein annäherndes Bild von dem Anteil, den die amerikanische Handelsflotte — im Vergleich zu den Schiffen anderer Nationen — im Jahre 1903 an dem überseeischen Verkehr im Stillen Ozean hatte, vermögen die beigefügten, nach den Angaben des amtlichen Berichts „The foreign Commerce and Navigation of the

Tabelle IVb.

Zahl und Tonnengehalt der amerikanischen und fremden Schiffe, welche 1903 Zolldistrikte der V. St. im Stillen Ozean anliefen, in Ausübung des überseeischen Handels zwischen den in der Tabelle angeführten Gebieten des Stillen Ozeans und den V. St.

	Eingang				Ausgang			
	Amerikanische Schiffe		Fremde Schiffe		Amerikanische Schiffe		Fremde Schiffe	
	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t	Zahl	1000 t
Britisch-Kolumbien . . .	1525	895,4	740	392,0	1546	910,1	719	365,4
Mexiko, pazifische Seite . .	97	32,3	91	60,1	90	30,3	66	20,1
Guatemala, pazifische Seite	1	1,9	2	2,5	2	1,8	—	—
Kolumbia, pazifische Seite .	50	92,4	2	3,5	50	89,1	—	—
Ekuador	4	2,1	—	—	2	0,1	1	3,2
Peru	13	10,2	27	37,7	11	8,7	23	38,1
Chile	14	16,5	101	186,7	13	11,7	41	77,6
Australien und Tasmanien	88	138,4	111	202,5	70	120,9	192	359,5
Neuseeland	3	3,3	6	4,7	2	2,8	6	9,5
Britisch-Ozeanien	13	5,7	2	1,7	13	3,6	2	4,4
Französisch-Ozeanien . . .	18	22,4	6	8,7	18	22,5	1	0,2
Deutsch-Ozeanien	3	0,4	2	0,3	4	0,8	2	0,3
Niederländisch-Indien . .	1	3,0	70	141,8	2	2,1	12	24,8
Französisch-Indien . . .	—	—	—	—	1	1,6	—	—
Philippinen	4	4,8	21	47,6	17	25,2	15	38,6
Hongkong	20	61,7	58	167,0	23	76,5	61	178,8
China	18	19,9	23	58,2	24	24,6	30	70,0
Britisch-China	2	2,2	3	3,3	—	—	—	—
Französisch-China	—	—	1	0,8	—	—	—	—
Russisch-China	—	—	1	2,1	—	—	2	3,9
Korea	—	—	—	—	—	—	1	2,7
Ostsibirien	1	0,1	4	4,3	3	3,9	4	3,3
Japan	38	96,0	111	310,97	24	71,7	72	198,8
Nordpazifische Walfischfänger.								
	8	1,9	1	1,0	7	1,6	—	—

United States 1903“ zusammengestellten Tabellen IVa und b zu geben. Dieselben veranschaulichen:

a) Zahl und Tonnengehalt der amerikanischen und fremden Schiffe, die 1903 im auswärtigen Handel der Union in Zolldistrikten der V. St. am Stillen Ozean einliefen bzw. aus denselben abgingen;

b) Zahl und Tonnengehalt der amerikanischen und fremden Schiffe, welche 1903 Zolldistrikte der V. St. im Stillen Ozean anliefen, in Ausübung des überseeischen Handels zwischen den in der Tabelle angeführten Gebieten des Stillen Ozeans und den V. St.

Aus der ersten Tabelle ergibt sich vor allem, daß der Tonnengehalt der amerikanischen Schiffe, die in den pazifischen Häfen der Union den überseeischen Handelsverkehr vermitteln, nicht annähernd in dem Mißverhältnis zu demjenigen der fremden Schiffe steht, wie dies an der atlantischen Küste der Fall ist, und wie es auch in der Gesamtsumme zum Ausdruck kommt. Im Stillen Ozean bietet sich anscheinend der amerikanischen Flagge ein Gebiet, auf dem sie weniger harten Kämpfen gegen den Wettbewerb anderer Nationen ausgesetzt ist, und wo sie deshalb eher Aussichten hat, eine bedeutendere Rolle zu spielen. Während in den pazifischen Häfen je 1,4 Millionen Registertonnen der einkommenden und auslaufenden Schiffe die amerikanische, hingegen 1,6 Millionen Registertonnen der einkommenden und 1,5 Millionen Registertonnen der auslaufenden Schiffe eine fremde Flagge führen, stellen sich in der Gesamtsumme die entsprechenden Werte auf 6,9 bzw. 6,98 Millionen Registertonnen für die amerikanischen, dagegen auf 24,2 bzw. 24,3 Millionen Registertonnen für die fremden Schiffe.

Bemerkenswert ist es ferner, daß in den pazifischen Distrikten die Tonnage der amerikanischen Dampfer sich zu derjenigen der fremden wie 3 : 2 verhält, während die fremden Segelschiffe die amerikanischen der Zahl nach fast um das Doppelte, der Tonnage nach fast um das Vierfache übersteigen. Letztere Erscheinung findet hauptsächlich in dem starken Segelschiffsverkehr, der von Europa um das Kap Horn nach der amerikanischen Westküste geht, ihre Erklärung.

Weiter sei die Beteiligung der V. St.-Handelsflotte an dem Verkehr der pazifischen Hauptseestraßen einer Betrachtung unterzogen. — Die stärkste Entwicklung hat in den letzten Jahren im Stillen Ozean die amerikanische Schiffahrt auf der nördlichen transpazifischen Route — zwischen der Union und Ostasien — erfahren. Während noch 1901 in einem dem Kongreß vorgelegten Berichte ausgesprochen wird: „The Americans have only two lines of seven steamers crossing the Pacific to Asia“, waren 1904 für den regelmäßigen Verkehr mit den ostasiatischen Häfen nicht weniger als 17 große amerikanische Dampfer mit 145 512 Tonnen eingestellt; von diesen laufen 10*) vom Puget-Sund — darunter 2 neue Riesendampfer der Great Northern St. S. Co.: „Minnesota“ und „Dakota“**) zu 21000 Tonnen und 14 Seemeilen Geschwindigkeit —, 7***) von S. Francisco — davon 2, „Korea“ und „Siberia“,

*) Northern Pacific St. S. Co. 3, Boston St. S. Co. 5, Great Northern St. S. Co. 2.

**) Vgl. „Marine-Rundschau“ Juni 1905: E. von Halle, „Die drei Hauptbewerber auf dem Weltmarkt“ (Schluß).

***) Pacific Mail St. S. Co.



Dampfer von 11000 Tonnen und 19 Seemeilen, sowie 2, „Mongolia" und „Manchuria", von 13 500 Tonnen und 16 Seemeilen —, deren Bau erst in letzter Zeit vollendet wurde. Die rege Bautätigkeit, welche in der starken Vergrößerung dieser Linien zum Ausdruck kommt, wurde vornehmlich durch die Aussicht auf Gewährung einer Staatssubvention hervorgerufen; als diese Aussicht infolge der ablehnenden Haltung des Kongresses schwand, wurden auch die Bauaufträge seltener. Doch ist in letzter Zeit durch die von neuem in Aussicht gestellte Hebung der Schiffahrt auf dem Wege der Gesetzgebung und durch den Fortfall der japanischen transpazifischen Schiffahrt infolge des Krieges die Lage der Amerikaner auf dieser Fahrt eine recht günstige geworden Die von S. Francisco nach Ostasien gehenden Schiffe laufen einmal im Monat Manila an, so daß hiermit eine direkte Verbindung zwischen S. Francisco und den Philippinen hergestellt ist. Zur Förderung des Schiffsverkehrs unter amerikanischer Flagge soll unter Wahrung der den Spaniern auf 10 Jahre garantierten Vorzugsstellung mit dem 1. Juli 1906 das amerikanische Küstenschiffahrtsgesetz auch auf die Philippinen ausgedehnt werden, womit der Verkehr zwischen diesen Inseln und der Union der amerikanischen Flagge vorbehalten bleibt; eine Bestimmung, die zweifellos eine sehr günstige Wirkung auf die amerikanische Schiffahrt und den amerikanischen Schiffbau im Stillen Ozean ausüben wird.

Ein regelmäßiger Frachtverkehr nach Ostasien wird auch von Portland aus unterhalten, von wo aus in erster Linie die Portland and Asiatic St. S. Co., ferner aber auch in neuerer Zeit die Northern Pacific St. S. Co. und Northern Pacific Railway Co. ihre Dampfer laufen lassen.

Auf der südlichen transpazifischen Route laufen von S. Francisco aus die Postdampfer der American and Australian Line,*), die über Honolulu und Tutuila den Verkehr mit Neuseeland und Australien vermitteln. Die Oceanic St. S. Co. hat eine regelmäßige Dampferverbindung mit der französischen Tahitigruppe begründet; ihre Dampfer laufen auf der Rückreise von Papeete die Marquesas an. Allmählich beginnt auch ein Segelschiffsverkehr sich zwischen S. Francisco und den einzelnen der Südseeinselgruppen, wie z. B. den Marquesas und den Samoainseln, zu entwickeln. Den Frachtverkehr zwischen Tutuila, Deutsch-Samoa und S. Francisco vermitteln außer der genannten Dampferlinie die Schoner der Samoan Transportation Co.

Einen sehr geringen Anteil hat die amerikanische Flagge bisher an dem Schiffsverkehr der atlantisch-pazifischen Route.**) Der Verkehr der atlantischen Unionshäfen nach den Häfen der amerikanischen Westküste, sofern diese nicht der pazifischen Küste der V. St. angehören, betrug 1903 nur 60 000 bis 70 000 Tonnen in jeder Richtung, auch derjenige zwischen den atlantischen und pazifischen Häfen der Union, der unter der Bezeichnung der „großen Küstenfahrt" den Schutz des amerikanischen Küstenschiffahrtsgesetzes genießt und daher der amerikanischen Flagge vorbehalten ist, umfaßte 1902 nur 40 000 Tonnen in der Richtung aus dem Pazifischen nach dem Atlantischen Ozean gegen 60 000 Tonnen in der umgekehrten Richtung. Weit

*) Eine Verbindung der Oceanic St. S. Co. in S. Francisco und der Union S. S. Co. of New Zealand.

**) Vgl. „Nauticus" 1904: „Die Stellung der Großmächte zum Seeverkehr und seinen Hauptwegen".

günstiger steht es um die amerikanische Flagge in neuerer Zeit auf der ostpazifischen Route, d. h. in dem Verkehr mit den südlich der Union gelegenen Gebieten der amerikanischen Westküste, insbesondere mit den mexikanischen und mittelamerikanischen Häfen am Stillen Ozean. Vornehmlich sind es die Dampfer der Pacific Mail St. S. Co., der Pacific Coast St. S. Co. und der Panama Railroad Co., welche die pazifischen Häfen der Union mit allen bedeutenderen Plätzen der pazifischen Küste Mexikos und der mittelamerikanischen Republiken in regelmäßiger Fahrt verbinden. Die Pacific Mail St. S. Co. findet in Panama Anschluß an die englische Pacific Steam Navigation Co., die im Verein mit einer chilenischen Gesellschaft einen großen Teil des Handelsverkehrs der südamerikanischen Westküste vermittelt. Als ein schwerwiegender Übelstand macht sich bisher noch das Fehlen einer regelmäßigen direkten Verbindung der Union mit den Häfen der Westküste Südamerikas geltend, ein Mangel, dessen verhängnisvolle Wirkung auf den amerikanischen Handelsverkehr bereits früher erwähnt wurde, dessen Abstellung auch bereits vom Präsidenten Roosevelt als erforderlich bezeichnet worden ist.

Einen bedeutenden Aufschwung hat im letzten Jahrzehnt unter dem Schutze des bereits mehrfach erwähnten Küstenschiffahrtsgesetzes die amerikanische Küstenschiffahrt im Stillen Ozean genommen, zu der auch die Schiffahrt zwischen der Unionsküste und Hawaii sowie Alaska zu rechnen ist. Den Verkehr zwischen der Union und Honolulu vermitteln allein vier große amerikanische Dampferlinien,*) abgesehen von zahlreichen Seglern. 1904 waren zwei große Dampfer von je 8600 Tonnen für den Verkehr mit Hawaii im Bau („Arizonian“ und „Texan“). Auch zwischen Alaska und der Westküste der Union besteht ein überaus reger Schiffsverkehr, der von S. Francisco durch zwei, vom Puget-Sund aus durch drei Gesellschaften unterhalten wird, wenn man die Walfischfang-Gesellschaften unberücksichtigt läßt, deren Dampfer nicht selten die Häfen Alaskas und die Aleuten anlaufen.

Der Verkehr zwischen den einzelnen Häfen der pazifischen Küste wird in erster Linie durch die zahlreichen Dampfer der Pacific Coast St. S. Co. unterhalten; für den pazifischen Küstenverkehr sind nicht weniger als sieben 1904 im Bau befindliche Dampfer von 3000 bis 6000 Tonnen bestimmt.

Aus vorstehender Untersuchung geht hervor, daß die amerikanische Schiffahrt im Stillen Ozean, die zur Zeit zwar noch eine wenig bedeutende Rolle spielt, in einer gesunden Entwicklung begriffen ist. Daß die Amerikaner gewillt sind, diese Entwicklung auf jede mögliche Weise zu fördern, erhellt aus den Worten der Dezemberbotschaft des Präsidenten, ebenso wie aus dem Kongreßbeschluß, nach dem selbst auf die fernen Philippinen das Küstenschiffahrtsgesetz angewendet werden soll — trotz der zahlreichen Bedenken, die gegen diese Bestimmung geltend gemacht wurden. Wird die vom Präsidenten Roosevelt beabsichtigte staatliche Subvention der amerikanischen Handelsschiffahrt vom Kongreß genehmigt, so wird dieselbe in hohem Grade der pazifischen Schiffahrt zugute kommen und einen weiteren Aufschwung derselben zur Folge haben. — Vor allem aber wird nach Herstellung des Panamakanals die amerikanische Flagge auf

*) American and Australian Line (Oceanic St. S. Co.); American and Hawaian St. S. Co. (von New York über Häfen der Westküste nach Honolulu und zurück); Globe Navigation Co. (Seattle—Honolulu); Pacific Mail St. S. Co.

dem Stillen Ozean eine weit größere Rolle spielen als vorher, da die Eröffnung des Kanals ohne Zweifel einen gewaltigen Aufschwung des Verkehrs*) von der atlantischen nach der pazifischen Küste der Union, nach der Westküste von Mittel- und Südamerika sowie nach Ostasien, Australien und Ozeanien zur Folge haben wird.

F. Die wirtschaftliche Bedeutung der amerikanischen Kolonien im Stillen Ozean.

Der letzte der hier zu erörternden Faktoren, welche die wirtschaftliche Stellung der V. St. im Stillen Ozean beeinflussen, sind die überseeischen Besitzungen der Union. Wenn im folgenden Betrachtungen über die Bedeutung der amerikanischen Kolonien angestellt werden, so sollen in denselben auch Alaska und die Hawaiigruppe Berücksichtigung finden, da diesen im Grunde genommen, abgesehen natürlich von dem staatsrechtlichen Verhältnis, in dem sie in ihrer Eigenschaft als Territorium zu den V. St. stehen, der Charakter und der Wert von Kolonien innewohnt.

1. Die Kolonialpolitik der V. St. im allgemeinen.

Bevor jedoch in die Erörterung des wirtschaftlichen Wertes der Kolonien im einzelnen eingetreten wird, erscheint es angebracht, eine kurze Betrachtung über die amerikanische Kolonialpolitik im allgemeinen anzustellen. Die V. St. sind die jüngste unter den Kolonialmächten: Wenn man von Alaska absieht, begann ihre koloniale Expansion im Jahre 1898, in dem sie mit dem einen der beiden Leitsätze der Monroedoktrin endgültig brachen, und in dem ihnen die Philippinen als verhältnismäßig unerwartete Beute zufielen, während die Angliederung der Hawaii-Inseln sich als das Resultat einer bereits weiter zurückgreifenden Politik darstellt. Für „Kolonien" ist jedoch in der bestehenden Verfassung**) der V. St. kein Platz vorgesehen; diese gewährt kaum die Möglichkeit, Einrichtungen zum Schutz derselben nach außen hin und für ihre innere Pazifikation zu treffen. Dieser Umstand ist es auch, der in heutiger Zeit der Unionsregierung bei der Durchführung der Kolonialpolitik bedeutende Schwierigkeiten bereitet. Die Hawaiigruppe ist 1900 als Territorium organisiert worden. Was sich jedoch bei einem Gebiet durchführen ließ, das, von der amerikanischen Küste nicht so weit entfernt wie S. Francisco von Washington, nur eine Gesamtbevölkerung von 154 000 Bewohnern umfaßt, in dem ein klimatisches Problem überhaupt nicht und ein eigentliches Rassenproblem kaum existiert, und dessen wirtschaftliche Annektion durch die Amerikaner der politischen Angliederung bereits vorangegangen war, das wird auf absehbare Zeiten kaum auf die mehr als 6000 Seemeilen von der amerikanischen Küste entfernten Philippinen Anwendung finden können, mit ihrem tropischen Klima und ihren 7,6 Millionen Bewohnern, die zu einem nicht geringen Teile bereits europäischer Kultur teilhaftig geworden und durchweg von einem mächtigen Drange zur Selbständigkeit und Unabhängigkeit erfüllt sind.

Einem weiteren Hindernisse begegnet die Durchführung der Kolonialpolitik in den V. St. insofern, als dieselbe weit davon entfernt ist, innerhalb der Union allgemeine

---

*) Vgl. Teil D 3, 4, 5, 6, 11 bis 15.

**) So ist z. B. Hawaii bereits 1854 für annektiert erklärt worden; doch wurde die Annektion nicht ausgeführt, da man keine Form der Angliederung der Inseln an die Union fand.

Billigung zu finden. Die Antiimperialisten verwerfen die Expansionspolitik; die Besitzergreifung der Philippinen, die Niederwerfung der Eingeborenen und die Behauptung der Inseln, die dem Staate bereits so enorme Summen gekostet und eine stetige Vermehrung des Heeres- und Marinebudgets*) zur Folge gehabt hat, steht nach ihrer Ansicht in schroffem Gegensatz zur Verfassung und zu den geschichtlichen Traditionen des Landes. „Verzichtleistung auf die Kolonialpolitik, diese Gefahr für den Frieden der V. St." stand demgemäß in dem Programm der demokratischen Partei bei der Wahlkampagne des vergangenen Jahres. Selbst Leute von der Autorität des Generals Miles, des langjährigen Oberkommandierenden der amerikanischen Armee, kämpften auf der Seite dieser Partei und forderten sogar das Niederholen der amerikanischen Flagge auf den Philippinen als sichtbares Zeichen dafür, daß man die Expansionspolitik aufgebe.

Indessen hat die republikanische Partei den Sieg davongetragen, und durch die überwältigende Stimmenmehrheit, die Roosevelt bei seiner Wiederwahl erzielte, ist es dargetan, daß die Mehrzahl des amerikanischen Volkes das Vorgehen seines Präsidenten billigt, und daß Imperialismus und Expansion vier weitere Jahre die Leitmotive der amerikanischen Politik bilden werden.

Die Gründe, welche die Imperialisten für die Notwendigkeit der Kolonialpolitik anführen, sind, abgesehen davon, daß sie militärische Stützpunkte zur Ausdehnung des politischen Einflusses der V. St. und zum Schutze der überseeischen Interessen für notwendig erachten, vornehmlich wirtschaftlicher Natur: Auch die V. St. müssen sich Kolonien schaffen, um im eigenen Landgebiete möglichst sämtliche erforderlichen Rohmaterialien produzieren zu können; ferner müsse man beizeiten neue sichere Absatzgebiete für die Industrieprodukte erwerben, da bei der fortschreitenden Industrialisierung der Union die Ausfuhr an Fabrikaten, die heute erst etwa den vierten Teil der Gesamtausfuhr ausmacht, stetig zunehmen wird und die bisherigen Märkte in absehbarer Zeit nicht mehr ausreichen werden, um jene alle aufzunehmen. Schließlich sei der Besitz eines Gebietes, von dem aus die V. St. ihren wirtschaftlichen Einfluß in so günstiger Weise auf das ungeheure ostasiatische Wirtschaftsgebiet weiter zu verpflanzen vermögen, wie es von den Philippinen aus der Fall ist, ein unumgängliches Erfordernis für eine gesunde Weiterentwicklung der amerikanischen Wirtschaftsinteressen im Stillen Ozean. — Es braucht kaum angedeutet zu werden, daß sich auch Sonderinteressen zu den treibenden Kräften der amerikanischen Kolonialpolitik hinzugesellten. In dieser Hinsicht sei hier nur erwähnt, daß z. B. der Zucker- und Tabaktrust, die an der Einfuhr billiger Rohmaterialien interessiert sind, die Erwerbung von Hawaii und den Philippinen schon deswegen begünstigten, weil sie davon die Herabsetzung bzw. Abschaffung der Einfuhrzölle auf die Produkte jener Inseln erhofften.

Die Schwierigkeiten, welche sich bezüglich der Form der Angliederung der Philippinen an die Union ergeben haben, werden voraussichtlich von der zielbewußten Verwaltung des Präsidenten Roosevelt überwunden werden. Man hat den Philippinern

*) Das demokratische „Kampagnehandbuch" berechnet bei Gelegenheit der Wahlagitation 1904 die gesamten Kosten der Philippinenpolitik auf 602,4 M. D., eine Zahl, die jedoch übertrieben hoch erscheint.

die Einführung einer weitgehenden Selbstverwaltung zugesichert, sobald sie ihre Befähigung für die Ausübung einer solchen dargetan haben werden. Fürs erste hat man, nachdem zu Beginn des Jahres 1902 an Stelle der militärischen eine Zivilverwaltung getreten ist, eine Anzahl Philippiner zur Teilnahme an der obersten Verwaltung der Inseln, an derjenigen der Provinzen und Munizipalitäten hinzugezogen; eine beträchtliche Zahl von Stellen ist ihnen auch bei den Gerichtshöfen eingeräumt. Der erste Zivilgouverneur, Taft, befürwortete sogar die Bildung einer gesetzgebenden Versammlung durch die Philippiner, ein Vorschlag, dem der Kongreß jedoch seine Zustimmung bisher versagt hat. Viel weiter wird man in den Zugeständnissen auf absehbare Zeit nicht gehen können, zumal auch heute noch die Pazifikation der Inseln nicht völlig beendet ist.

Auch die Regelung der Handelsbeziehungen der neu erworbenen Gebiete, in erster Linie der Philippinen, zu den V. St. verursachte der Regierung nicht unerhebliche Schwierigkeiten, da bei der Ordnung der bezüglichen Verhältnisse die widerstreitendsten Interessen in Einklang zu bringen waren. Für die südlichen, halbtropische Produkte liefernden Unionsstaaten hat die Annektion tropischer Länder zweifellos den Nachteil, daß gewisse Erzeugnisse der ersteren durch die Zufuhr aus den Tropengebieten gedrückt werden. Die Obstkultur und Rübenzuckerproduktion Kaliforniens würde beispielsweise unter der freien Einfuhr von Südfrüchten, billigem Rohrzucker u. a. zu leiden haben. Nichtsdestoweniger wünschte man in den Handelskreisen von S. Francisco im Interesse des allgemeinen geschäftlichen Verkehrs die baldige Herstellung möglichst unbehinderter Handelsbeziehungen zu den Philippinen. Man beantragte, daß auf den Verkehr der Philippinen mit den Unionshäfen das Küstenfahrtsgesetz angewandt würde, da andernfalls die amerikanische Schiffahrt Gefahr laufe, von der billigeren europäischen verdrängt zu werden; diese Forderung ist, wie schon vorher erwähnt, vom Kongreß bereits genehmigt. Man wünschte, daß zwischen der Union und den Philippinen Freihandel eingeführt werde, um der Konkurrenz des europäischen Handels erfolgreicher die Spitze bieten zu können. Demgegenüber wies man im Kongreß mit vollem Rechte darauf hin, daß der Erlaß derartig exklusiver Bestimmungen den europäischen Staaten gegenüber unbillig sei und höchstwahrscheinlich Vergeltungsmaßregeln derselben zur Folge haben würde, durch welche die amerikanischen Interessen auf anderen Gebieten geschädigt werden könnten. Der Kongreß setzte daher für die Inseln einen Tarif fest, demzufolge die Produkte der Philippinen bei der Einfuhr nach der Union anfänglich 75 Prozent, später sogar nur 25 Prozent der durch den Dingley-Tarif angeordneten Eingangszölle zu zahlen haben.

Im Postverkehr werden die Inseln als Inland, in bezug auf die Zölle — mit Ausnahme der eben angedeuteten Einschränkung —, hinsichtlich der umlaufenden Münze und der Frage der Chineseneinwanderung als Ausland behandelt. Das auf diese Weise vorläufig geschaffene Verhältnis ist also ein recht kompliziertes, das früher oder später einer durchgreifenden Änderung nicht wird entbehren können.

2. Alaska.

Wenden wir uns nunmehr der Betrachtung der wirtschaftlichen Verhältnisse der einzelnen überseeischen Besitzungen der V. St. im Stillen Ozean zu.

Alaska, das im Jahre 1867 samt den Aleuten von der Union für die geringe

Summe von 7,2 M. D. Rußland abgekauft wurde, ist durch einen etwa 500 Seemeilen langen Küstenstrich britischen Besitzes von dem Hauptgebiet der V. St. getrennt. Die Erwerbung dieses Gebietes, dessen Wert vielfach unterschätzt wird, verlängerte die pazifische Küste der V. St. um ein 4750 englische Meilen langes Stück, das die reichstgegliederte Küste des nördlichen Stillen Ozeans umfaßt.

Durch diese Gebietserweiterung engten die V. St. den englischen Kolonialbesitz auch von Norden her ein, verdrängten Rußland von dem amerikanischen Kontinent und breiteten ihren Einfluß bis fast nach Japan hinüber aus.

Nachdem die V. St. Alaska in Besitz genommen, ist die wirtschaftliche Entwicklung dieses Gebietes nicht unerheblich gefördert worden. Der Pelzrobbenschlag wurde mit größerem Eifer und Erfolge betrieben, wodurch ungleich höhere Ausfuhrwerte erzielt wurden als in früherer Zeit. Der Ertrag an Pelzrobbenfellen der Jahre 1867 bis 1890 wird auf 35 M. D., die Summe, welche andere Pelzsorten einbrachten, auf 17 M. D. geschätzt; 1903 wurden Pelze und Felle im Werte von 423 606 Dollars nach der Union ausgeführt. Anderseits wurden im letzten Jahrzehnt von der Regierung Maßregeln*) ergriffen, um die Pelzrobben vor der völligen Vernichtung zu bewahren.

Einen beträchtlichen Aufschwung nahm ferner, gefördert durch den Unternehmungsgeist kalifornischer Handelshäuser, die Fischerei, insbesondere die Lachsfischerei, an der 1902 dreißig amerikanische Firmen mit einem Kapital von 22,3 M. D. beteiligt waren; die Ausfuhr von Lachs nach den V. St. betrug 1903: 8,4 M. D. Aussichtsreich erscheint auch der Herings- und Stockfischfang an der Küste des südlichen Alaska.

Weiter haben sich die Waldungen im Süden des Yukon als ungemein reich an bestem Nutzholz erwiesen, namentlich zeigen die Inseln infolge ihres gemäßigten Klimas einen Waldbestand von hohem Werte.

Das Vorhandensein von Minerallagern, in erster Linie von Gold, aber auch von Kupfer, Kohle, sowie von Petroleumquellen, bietet eine Gewähr für weitere Fortschritte, zumal zahlreiche Kapitalgesellschaften immer mehr darauf hinarbeiten, jene Lager durch geregelten Bergbau auszubeuten und den Verkehr durch Anlage von Straßen, Eisenbahnen und Schiffsverbindungen zu heben. Die Einwanderung der zahlreichen Goldsucher hat die Entwicklung des Landes beschleunigt, die Bevölkerung hat von 1890 bis 1900 eine Zunahme von 98 Prozent erfahren, und es steht zu erwarten, daß ein Teil der Kulturerrungenschaften, die infolge der Goldentdeckungen gemacht worden sind, auch von Dauer sein wird.

Neuerdings hat das Ackerbaudepartement in Washington durch Entsendung von fachmännischen Kommissionen festgestellt, daß alle Niederungen und Flußtäler des südlichen Alaska bei zweckmäßiger Entwässerung unter gewinnbringende Kultur gebracht werden können, und daß fast sämtliche Brotfrüchte auf dem dortigen fruchtbaren Boden in absoluter Vollkommenheit gedeihen.

Das Territorium gewinnt noch dadurch an Bedeutung, daß die von der Küste nach dem zu Kanada gehörigen Klondikegebiet führenden Eisenbahnen — es bestehen zwei Parallelbahnen — ihren Anfangspunkt in den alaskischen Häfen Skagway und Dyea haben, die den größten Seeschiffen sichere Ankerplätze bieten, während der Yukon-

*) Näheres „Nauticus" 1904: „Der Robbenfang der Gegenwart".

fluß, die bedeutendste Wasserstraße jener Gebiete, in dem größten Teil seines Laufes und vor allem mit seiner Mündung dem amerikanischen Gebiete angehört.

Eine ansehnliche Zahl von Dampfern vermittelt den Handelsverkehr der V. St. mit Alaska; die Ausfuhr nach den V. St. belief sich 1903 auf 10,2 M. D. (dazu 4,7 M. D. Gold); die Einfuhr amerikanischer Waren, vor allem von Eisen, Stahlwaren und von Proviant aller Art, betrug 9,5 M. D.; dazu kam die Ausfuhr nach sonstigen Ländern mit 1,6 M. D. und die Einfuhr aus solchen mit 0,5 M. D.

Wenn man unter Berücksichtigung der geschilderten Verhältnisse in Betracht zieht, daß der Mineralreichtum eben erst erschlossen ist und daß noch der ganze Norden der Erforschung harrt,*) so kann man sein Urteil dahin zusammenfassen, daß Alaska auch in dem Falle, daß das Gold versiegen sollte, ein durchaus zukunftsreiches, vielversprechendes Gebiet ist.

3. Die Hawaii-Inseln.

Von ungleich größerer Bedeutung für die V. St. schon in heutiger Zeit sind die Hawaii-Inseln, mit deren Besitzergreifung im Jahre 1898 die Union ihre politische und wirtschaftliche Stellung im Stillen Ozean in ganz erheblicher Weise verstärkte.

Wirtschaftlich wurden die Inseln von den V. St. bereits 1876 durch den Gegenseitigkeitsvertrag annektiert; seit jener Zeit hat ihre Produktion eine mehr als zwanzigfache Steigerung erfahren, auch der Konsum amerikanischer Erzeugnisse hat sich seitdem verzwanzigfacht.

Der Wohlstand des Landes beruht auf dem Ackerbau, der sich zur Zeit fast ganz auf den Anbau von Zucker und Reis, in geringerem Maße auch von Kaffee beschränkt, der jedoch, soweit die Beschaffenheit des Klimas und des Bodens in Betracht kommt, auf die Kultur von Brotfrüchten, Wein u. a. ausgedehnt werden könnte. Unter den Südfrüchten, die in Hawaii hauptsächlich produziert werden, nehmen Bananen und Ananas die erste Stelle ein.

Seit Abschluß des Handelsvertrages hat die Zuckerausfuhr einen gewaltigen Aufschwung genommen; nach der Einverleibung ist ein sehr bedeutendes Kapital, etwa 80 Millionen Mark, innerhalb von 2 Jahren in Pflanzungsunternehmungen angelegt worden, nachdem schon 1894 etwa 70 Zuckerpflanzungen im Werte von 140 Millionen Mark bestanden hatten. Bei weitem der größte Teil dieses Kapitals ist in amerikanischen Händen, und der gesamte hawaiische Zucker ist kontraktlich für eine Reihe von Jahren an die großen Raffinerien in S. Francisco, New York und Philadelphia verkauft.

Neben dem Ackerbau ist von erwähnenswerter Bedeutung die Viehzucht, die als Ausfuhrprodukte Häute und Wolle in mäßiger Menge liefert.

Der Handel hat sich seit dem Abschluß des Handelsvertrages mit der Union in ansehnlicher Weise gesteigert. Die Ausfuhr geht fast in ihrem gesamten Betrage — 1898 zu 99,51 Prozent — nach den V. St.; die dorthin ausgeführten Waren hatten einen Wert von:

*) »The National Geographic Magazine«, Washington 1904, p. 499: »The resources of Alaska are continually surprising the world as the exploration of the territory proceeds.«

1893:	1897:	1898:	1900:	1903:
9,1	13,7	17,2	20,7	26,243 M. D.,

bei einer Gesamtausfuhr von 26,275 M. D. im letzteren Jahre.

Einen erneuten Aufschwung nahm der Handel nach der Annektion der Inseln im Jahre 1898, vornehmlich wurde damals die amerikanische Einfuhr gesteigert, die sich besonders auf landwirtschaftliche Maschinen und Baumaterial, aber auch auf Manufaktur-, Material- und Eisenwaren erstreckt. Der Anteil der V. St. an der Gesamteinfuhr beläuft sich auf etwa 90 Prozent; der Wert der von ihnen eingeführten Waren betrug:

1893:	1897:	1898:	1900:*)
2,8	4,6	5,8	13,1 M. D.

Die Einfuhr der übrigen Staaten wird dadurch stark beeinträchtigt, daß auch für Hawaii der amerikanische Zolltarif Geltung hat, der viele ausländische Waren von der Konkurrenz ausschließt. Die Gesamteinfuhr der übrigen Staaten nach Hawaii belief sich daher auf nur 2,8 M. D. 1901, 3,0 M. D. 1902, 3,1 M. D. 1903, an welchen Beträgen England, Japan und Deutschland in erster Linie beteiligt sind.

Das Überwiegen des amerikanischen Handels spricht sich naturgemäß auch in der großen Zahl der amerikanischen Schiffe aus, welche die Häfen der Hawaii-Gruppe anlaufen, — wie schon weiter oben dargetan ist.

Zum mindesten ebenso hoch wie die Bedeutung, welche die Hawaii-Inseln durch Produktion und Handel für die V. St. haben, ist diejenige einzuschätzen, welche ihnen vermöge ihrer geographischen Lage innewohnt, eine Bedeutung, die sich sowohl in wirtschaftlicher als auch in strategischer Hinsicht geltend macht.

Weit abseits von der übrigen Inselwelt des Stillen Ozeans, auf etwa ein Drittel des Weges von S. Francisco nach Hongkong, von S. Francisco nach Sydney und fast in der Mitte des Weges von Panama nach Hongkong und Shanghai gelegen, bilden die Hawaii-Inseln den Kreuzungspunkt der großen Seestraßen, denen Handel und Verkehr auf dem Stillen Ozean folgen bzw. in absehbarer Zeit folgen werden. In diesem Knotenpunkt treffen sowohl die S. Francisco mit den Häfen Ostasiens verbindenden Straßen, als auch die von S. Francisco und dem Pugetsund sowie von den kanadischen Häfen nach Australien und Neuseeland führenden Handelswege zusammen. Mit der Eröffnung des Panamakanals werden sich hierzu die neuen Handelsstraßen gesellen, die sich von dem Kanal her über den Ozean nach den ostasiatischen Häfen hinziehen werden und denen der Handelsverkehr zwischen den letzteren und der Ostküste der V. St. sowie ein Teil des europäischen Handels mit den pazifischen Gebieten folgen wird.

Es liegt auf der Hand und ist auch bereits von Mahan in ausführlicher Weise dargetan, von welch hervorragender Bedeutung der Besitz eines solchen, in jeder Hinsicht günstig gelegenen Knotenpunktes der Weltverkehrsstraßen für einen Staat in kommerzieller Hinsicht sein muß. Diese Bedeutung wird sich noch vergrößern in dem Maße, wie sich die wirtschaftliche Entwicklung der durch jene Straßen verbundenen, zum größten Teil

*) Für die folgenden Jahre sind Angaben über die Einfuhr aus der Union in der Statistik nicht enthalten, da Hawaii 1900 Territorium wurde. Der Wert der jährlichen Einfuhr aus der Union wird in deutschen Handelsberichten zur Zeit auf 20 M. D. geschätzt.

außerordentlich entwicklungsfähigen Gebiete steigern wird. In welcher Weise der die Hawaii-Inseln berührende Schiffsverkehr gestiegen ist, erhellt daraus, daß der Gesamttonnengehalt der einlaufenden Schiffe, der sich 1890 auf 303 774 Registertonnen bezifferte, 1902 auf 858 382 und 1903 auf 980 847 Registertonnen gestiegen ist. Die Inseln werden zur Zeit regelmäßig von acht großen — darunter vier amerikanischen — Linien angelaufen, die den Verkehr zwischen dem nordamerikanischen Kontinent und Ostasien bzw. Australien vermitteln. Die Anzahl solcher Linien wird, entsprechend den weiter oben angestellten Betrachtungen, zweifellos eine ganz erhebliche Steigerung erfahren, sobald der Panamakanal dem Verkehr übergeben sein wird.

4. Tutuila.

Die Erwerbung der zur Samoagruppe gehörigen Insel Tutuila, die den V. St. im Jahre 1899 samt der kleinen Insel Manua oder Tau zugesprochen wurde, verspricht der Union weniger in wirtschaftlicher als in strategischer Hinsicht von Nutzen zu sein. Die Produktion der einen Flächenraum von etwa 199 qkm und eine Bevölkerung von etwa 4000 Menschen umfassenden Inseln ist nicht von nennenswerter Bedeutung; nur Kopra wird in geringer Menge nach den V. St. und nach Deutschland exportiert.

Wichtig ist indessen die Insel Tutuila, die einzige amerikanische Besitzung im Stillen Ozean, die sich südlich des Äquators befindet, infolge ihrer geographischen Lage*) insofern sie auf der von der Westküste der V. St. über Honolulu nach Neuseeland und Australien führenden Handelsroute gelegen ist. Der Hafen von Pango-Pango an der Südküste der Insel, mit einer etwa 1/3 Seemeile breiten Einfahrt, einer Ausdehnung von etwa 1 Seemeile × 1/4 Seemeile und einer zwischen 20 und 40 m schwankenden Tiefe, bietet einer ansehnlichen Zahl der größten Schiffe einen geräumigen Ankerplatz, der durch die ihn umgebenden Hügelketten gegen Stürme völlig gesichert ist. Hafenanlagen sind zwecks Einrichtung von Pango-Pango als Kohlenstation von der amerikanischen Regierung bereits geschaffen worden bzw. zum Teil noch im Entstehen begriffen. Seit der Erwerbung von Tutuila durch die Union laufen die nach Auckland und Sydney gehenden Dampfer der American- and Australian-Line nicht mehr Apia, sondern Pango-Pango an, ein Umstand, der sich für Apia in kommerzieller Beziehung als überaus nachteilig erweist.

Eine erhebliche Steigerung der verkehrspolitischen Bedeutung von Pango-Pango wird eintreten, sobald durch den Panamakanal die neue Verkehrsstraße von dem Osten der Union über Panama nach Ozeanien und Australien eröffnet sein wird. Dann wird jener Hafen für die Schiffe, welche diesem neuen Handelswege folgen, in gleicher Weise einen günstig gelegenen Etappenpunkt bilden, wie es jetzt bereits bezüglich der von der Westküste der V. St. nach Australien gehenden Schiffe der Fall ist.

5. Guam.

Eine nur geringe Bedeutung in wirtschaftlicher Hinsicht ist dem Besitz der Insel Guam, der größten der Mariannen, beizumessen, welche den V. St. 1898 im

*) Tutuila — Apia 78, Apia — Honolulu 2300, Apia — Auckland 1582, Apia — Sydney 2490 Seemeilen.

Frieden von Paris als Siegesbeute zufiel. Die Produktion der Insel, die bei einem Flächeninhalt von 514 qkm etwa 9000 Bewohner umfaßt, erstreckt sich auf Kopra, Brotfrucht, Zucker, Reis, Mais, Kakao, Tabak, Kaffee u. a., doch übersteigt die Produktion, abgesehen von derjenigen der Kopra, vorläufig kaum den Bedarf der Bewohner; für die Ausfuhr kommt daher auch hier bisher nur Kopra in Betracht. Erwähnenswert sind die ausgedehnten Waldungen der Insel, welche wertvolle Holzarten enthalten.

In verkehrspolitischer Hinsicht ist die Insel insofern von Wert, als sie auf der Route S. Francisco—Honolulu—Manila gelegen ist; doch ist ihre Entfernung von letzterem Hafen zu gering (etwa 1430 Seemeilen), als daß sie als Etappenpunkt für die dieser Route folgende Handelsschiffahrt eine größere Bedeutung erlangen könnte. Der Haupthafen der Insel, San Louis d'Apra, an der Westküste der Insel gelegen, bietet nur für eine geringe Zahl größerer Schiffe einen mäßig geschützten Ankerplatz. Der Verkehr desselben beschränkt sich auf das monatliche Anlaufen amerikanischer Truppentransportdampfer und der Segelschiffe der Hiki Trading Co., welche alle 2 Monate von Guam über Rota und Saipan nach Yokohama laufen.

6. Die Philippinen.

Mit den Philippinen haben die V. St. ein Gebiet erworben, das sowohl durch die Fruchtbarkeit seines Bodens als auch durch seinen Waldreichtum und seine Minerallager einen vielversprechenden Besitz darstellt.

Hanf, Kopra, Zucker und Tabak sind die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, die für die Ausfuhr in erster Linie in Betracht kommen, während Reis und Mais hauptsächlich für den heimischen Bedarf angebaut werden; auch Kakao und Weizen haben nach neueren Erfahrungen Aussicht auf einen bedeutenden Aufschwung.

Der Waldreichtum des Archipels gilt als fast unerschöpflich; nicht weniger als 40 Millionen Acres der Inseln sind nach Schätzung mit Wald bedeckt, der sich als ungemein reich an wertvollen Holzsorten erwiesen hat.

Das Vorhandensein von Kohle und Eisen, von Kupfer und Gold sowie von Petroleumquellen ist in verschiedenen Teilen des Archipels festgestellt. Die Ausnutzung dieser Bodenschätze in größerem Maßstabe wird jedoch erst erfolgen können, sobald die Erschließung des Inneren durch den Bau von Straßen und Eisenbahnen weiter fortgeschritten ist und die Kultur des Bodens durch Einführung von geeigneten Ackerbaugeräten und die Annahme zweckmäßiger Methoden gefördert ist.

Das amerikanische Kapital wird sich allem Anschein nach in erster Linie der Kokosnußkultur und der Hanferzeugung, in zweiter Linie erst der durch Revolution und Bürgerkrieg stark geschädigten Zuckerindustrie*) zuwenden. Für die Kopraerzeugung nämlich sprechen die geringen Kulturkosten der Kokospalme und die stets anziehenden Preise der Kopra, für die Kultur der Hanfbanane hingegen die Monopolstellung derselben in der Weltproduktion und eine Anzahl sonstiger Vorteile. Der Aufschwung, den die verschiedenen Zweige der Landwirtschaft in den letzten Jahren bereits genommen

*) Von 1896 bis 1900 fiel die Zuckerausfuhr von 230 000 auf 62 000 Tonnen; von 1896 bis 1901 diejenige von Manila allein von 98 000 auf 4400 Tonnen. Gegenwärtig beginnt der Anbau von Zuckerrohr sich wieder zu heben.

haben, erhellt aus der Zunahme des Exports der landwirtschaftlichen Produkte, der 1903 fast 95 Prozent der Gesamtausfuhr bildete.

Es wurden ausgeführt (in Millionen Dollars):

	Hanf:	Zucker:	Tabak:	Kopra:
1896 . . .	1,5	1,6	0,65	0,375
1900 . . .	11,3	0,87	1,9	2,9
1903 . . .	21,7	3,96	1,9	4,5

Auch der Gesamthandel der Inseln hat eine beträchtliche Zunahme aufzuweisen: Die Einfuhr stieg in den Jahren 1899 bis 1903 von 18,7 auf 32,97 M. D., die Ausfuhr von 14,1 auf 33,1 M. D. (dazu 6,5 M. D. Edelmetalle). Der Anteil der V. St. an der Ein- und Ausfuhr der Inseln und im Vergleich dazu derjenige einiger anderer Gebiete ergibt sich aus der Tabelle V.

Tabelle V.

Einfuhr- und Ausfuhrhandel der Philippinen.

(In Millionen Dollars.)

	Einfuhr:			Ausfuhr:		
	1900:*)	1902:	1903:	1900:	1902:	1903:
Vereinigte Staaten	2,2	4,0	3,9 **)	2,97	7,7	13,9 **)
England	5,6	5,5	5,2	8,1	8,3	8,8
Hongkong	6,4	1,8	0,8	6,6	3,2	2,1
China	3,1	4,3	5,6	0,6	0,5	0,4
Deutschland	1,6	2,4	2,0	0,1	0,1	0,3
Japan	0,4	0,9	0,7	0,8	0,9	1,5

Aus den Angaben derselben ist ersichtlich, daß die Ausfuhr philippinischer Erzeugnisse nach den V. St. in den letzten Jahren rapide gewachsen ist, eine Folge hauptsächlich der bereits früher erwähnten Ermäßigung der Einfuhrzölle für philippinische Produkte. Die Einfuhr hingegen, die sich hauptsächlich aus Mehl, Eisen- und Stahlwaren, Lebensmitteln, Mineralölen und Baumwollenwaren zusammensetzt, hat eine nur langsame Zunahme aufzuweisen, eine Tatsache, durch die der Wunsch der amerikanischen Handelskreise nach zollfreier Einführung aller amerikanischen Waren erklärlich wird. — Die englische Ausfuhr ist demgegenüber nur wenig gestiegen, die Einfuhr hat sogar eine langsame Abnahme zu verzeichnen. Ein stetiges Anwachsen zeigt hingegen der Import der Länder, welche den Philippinen Reis liefern (1903: 10,1 M. D.), besonders derjenige von China und Französisch-Ostindien. Bemerkenswert ist ferner die wesentliche Abnahme der den Verkehr mit Hongkong betreffenden Zahlen, ein Umstand, der sich zum großen Teil dadurch erklärt, daß seit der Verbesserung der Hafenanlagen Manilas eine große Zahl von Schiffen, die früher ihre Waren in Hongkong umluden, direkt nach den Philippinen gehen. Da sich dies besonders auch auf die amerikanischen Schiffe bezieht, so wird dadurch eine Verminderung der Frachtkosten der von der Union nach den

*) Durchschnitt 1892/96: 0,135 M. D.

**) Nach einer anderen amerikanischen Statistik waren die Zahlen 4,0 bzw. 11,4 M. D.

Philippinen transportierten Waren erzielt, was wiederum die Einfuhr amerikanischer Waren begünstigt.

Entsprechend den vorerwähnten Verhältnissen nimmt der Schiffsverkehr der Philippinen dauernd zu; 1903 liefen 982 Dampfer mit 1,6 Millionen Registertonnen und 30 Segler mit 32 813 Tonnen ein.

Einen bedeutenden Wert verleiht den Philippinen, vor allem ihrer Hauptstadt Manila, die günstige Lage unmittelbar vor den Toren des ostasiatischen Wirtschaftsgebietes, auf der großen Handelsstraße von den V. St. nach den südostasiatischen Häfen. Diese Lage befähigt sie, — wie bereits wiederholt angedeutet, — ein Hauptstapelplatz für amerikanische Erzeugnisse zu werden, von dem aus die amerikanischen Kaufleute jederzeit imstande sind, ihre Waren im günstigen Moment und unter günstigen Bedingungen auf die ostasiatischen Märkte zu schaffen. Je weiter die Erschließung Chinas fortschreitet, je mehr damit der ostasiatische Handel anwächst, um so größer wird die Bedeutung der Philippinen in dieser Hinsicht werden, und es erscheint, wie bereits erwähnt, nicht ausgeschlossen, daß es der Energie und dem Unternehmungsgeist der Amerikaner in nicht zu ferner Zeit gelingt, unter Ausnutzung der günstigen Stellung, die ihnen der Besitz von Manila gewährt, dem europäischen, vor allem dem englischen Handel noch erfolgreicher als bisher Konkurrenz zu machen und die Bedeutung von Hongkong als Stapelplatz für den ostasiatischen Handel herabzusetzen.

Begünstigt wird die Lage des amerikanischen Kaufmanns in den Philippinen und in Ostasien überhaupt durch die Anlage des transpazifischen Kabels der V. St., das von der Westküste der Union über Honolulu, Midway-Island und Guam nach den Philippinen führt und dazu beiträgt, die wirtschaftliche Bedeutung dieser Punkte, vor allem aber diejenige Manilas, zu steigern. Im Handel und Verkehr der V. St. mit den westpazifischen Gebieten spielt dies Kabel eine nicht zu unterschätzende Rolle, denn es gestattet dem amerikanischen Kaufmann, jede günstige Konjunktur auf dem ostasiatischen Markte aufs schnellste auszunutzen. — Der politischen und strategischen Bedeutung des Kabels wird im militärpolitischen Teil dieses Aufsatzes gedacht werden.

Zusammenfassung.

Wirft man schließlich einen Blick auf das Gesamtbild der wirtschaftlichen Stellung der V. St. im Stillen Ozean, welches sich uns auf Grund der vorstehenden Betrachtungen darbietet, so kommt man zu dem Schluß, daß diese Stellung, deren Basis vor allem in den pazifischen Staaten der Union mit ihrer gewaltigen Entwicklungsfähigkeit liegt, mit der Eröffnung des Panamakanals aber in viel höherem Grade als bisher von den östlichen Unionsgebieten verstärkt werden wird, bereits heute eine ansehnliche ist, daß sie in der Gegenwart im Erstarken begriffen ist und daß alle Vorbedingungen für eine intensive Weiterentwicklung derselben vorhanden sind. Stark sind schon in heutiger Zeit die wirtschaftlichen Bande, welche die nord- und mittelamerikanischen Länder an die Union fesseln; zur Zeit noch von nur geringem Werte, werden auch die Handelsbeziehungen der Union zu den westlichen Staaten Südamerikas voraussichtlich mit der Eröffnung des Panamakanals umfangreicher werden. Ein großes Feld der Tätigkeit bietet sich dem amerikanischen Handel in den ozeanischen Inseln dar, sobald dieselben in ihrer Entwicklung weiter fortgeschritten sein werden. Auch Australien

und Neuseeland werden noch auf lange Zeit einen ertragreichen Markt für amerikanische Industrieprodukte bilden. Gewaltige Aussichten aber eröffnen sich dem amerikanischen Kapital und dem amerikanischen Handel in Ostasien, wo die V. St. bereits im wirtschaftlichen Leben Japans eine hervorragende Rolle spielen, die von Jahr zu Jahr bedeutender geworden ist. Auch in China sind die V. St. auf wirtschaftlichem Gebiete in ständigem Fortschreiten begriffen, wenn auch ihre Erfolge dort noch nicht von der Bedeutung wie die in Japan errungenen sind. Es ist aber schon darauf hingewiesen, daß an der weiteren Erschließung des chinesischen Reiches ohne Zweifel auch das amerikanische Kapital und der amerikanische Handel einen hervorragenden Anteil nehmen werden und daß die V. St. unter ungemein günstigen Bedingungen in den Wettkampf der Mächte um die wirtschaftliche Vorherrschaft in China eintreten.

Nicht so günstig stehen die V. St. bezüglich ihrer Beteiligung an der Seeschiffahrt im Stillen Ozean da, doch sind auch in dieser Beziehung in der letzten Zeit auf amerikanischer Seite beträchtliche Fortschritte zu verzeichnen.

Schließlich aber verfügt die Union im Stillen Meere über einen Kolonialbesitz, der sowohl durch die ihm innewohnende wirtschaftliche Bedeutung als auch vorzüglich durch seine günstige Lage im Verhältnis zu den großen Wirtschaftsgebieten des Stillen Ozeans und zu den Hauptseestraßen desselben die wirtschaftliche Stellung der V. St. in diesem Meere in hohem Maße verstärkt.

Bei den vorstehenden Betrachtungen konnte es unserem Blicke nicht entgehen, daß es an manch einer Stelle England ist, auf dessen Kosten die wirtschaftliche Expansion der V. St. im Stillen Ozean sich vollzieht. Vorzeitig wäre es, wollte man bereits etzt ein Urteil über die Verschiebungen auf wirtschaftlichem Gebiet fällen, welche der Krieg zwischen Rußland und Japan im Stillen Ozean im Gefolge haben wird. Nur so viel sei hier angedeutet, daß der Sieg Japans den V. St. vor der Hand erwünscht sein mag; bietet er ihnen doch Gelegenheit, ihre ostasiatischen Handelsbeziehungen, vornehmlich auch diejenigen zur Mandschurei, ungehindert durch russische Restriktiomaßregeln zu erweitern und zu befestigen, während selbst das siegreiche Japan auf Jahre hinaus alle Hände voll zu tun haben wird, um die durch den Krieg geschlagenen Wunden zu heilen. Später aber wird man damit zu rechnen haben, daß Japan seine neu gefestigte Großmachtstellung auch in wirtschaftlicher Hinsicht auszunutzen bestrebt sein wird, indem es den europäischen und amerikanischen Einfluß in Ostasien zurückzudrängen und besonders in China ein ausschlaggebendes kulturelles und wirtschaftliches Übergewicht zu erringen sucht. In diesem Falle ist es nicht unwahrscheinlich, daß in absehbarer Zeit die wirtschaftlichen Interessen Japans mit denjenigen der V. St. im Stillen Ozean in Kollision geraten; letztere aber werden dann keineswegs gesonnen sein, die Stellung, die sie sich auf diesem Meere unter Aufwendung so beträchtlicher Mittel, wie sie die Behauptung der Philippinen und der Bau des Panamakanals erfordern, zu schaffen im Begriff sind, ohne einen Kampf aufzugeben.

(Schluß folgt.)



Das französische Kabelnetz in Ausführung und Projekt.

(Mit 1 Karte.)

Von Oberleutnant zur See Gartzke.

Eine der wichtigsten Lehren des spanisch-amerikanischen Krieges, in dem es für Spanien darauf ankam, weit vom Mutterlande entfernte Kolonien gegen einen stärkeren Gegner zu verteidigen, war für die militärische Welt die Erkenntnis, daß der Besitz von Kabeln im modernen Kriege oder wenigstens die sichere Möglichkeit, zu jeder Zeit eine Verbindung zwischen Kriegsleitung und eingesetzten Streitkräften zu schaffen, für den Erfolg von ausschlaggebender Bedeutung sei. Wenn George Owen Squier*) diesen Krieg einen „Krieg um Kohlen und Kabel" nannte, so wollte er eben andeuten, daß Amerika siegen mußte, weil es über diese beiden Elemente verfügte und sie auszunutzen verstand, und daß Spanien preisgegeben war, sobald es sich die Möglichkeit, sie zu benutzen, entwinden ließ. Im modernen Seekriege, wo die vorgeschobenen Streitkräfte oft Tausende von Meilen voneinander und von der Heimat abstehen können, wird ihr richtiger und sicherer Einsatz durch die Kriegsleitung, das Erkennen von militärischen und diplomatischen Gefahren, sowie deren Abwehr durch geeignete Gegenmaßregeln nur möglich sein, wenn die Leitung von Zeit und Raum gelöst wird, was lediglich durch ein gut arbeitendes Kabelnetz erreicht werden kann. Doch um den Wert telegraphischer Verbindungen, welche die Welt umfassen, zu zeigen, bedarf es wohl nicht erst eines Hervorhebens ihrer besonderen Werte im Kriege, wo ihre Vorteile im Dienste des Friedens, sei es im politischen Nachrichtenverkehr oder im Getriebe des Welthandels, täglich empfunden werden müssen.

Von den allerwenigsten der heute vorhandenen Kabel kann man behaupten, sie seien militärischer Rücksichten wegen angelegt worden; fast immer haben zunächst handelspolitische Erwägungen zu ihrer Legung geführt, also die Forderungen des Friedens. Aber die Rücksichten auf den Krieg sind deshalb niemals unterschätzt worden, sie wurden in letzter Stunde oft sogar die überwiegenden und gestalteten das Ganze bezüglich Lage und Landestellen zu einem Kompromiß. Während der Handel für das Kabel ein möglichst häufiges Anlaufen der ihn interessierenden Küsten anstrebt, drängt die militärische Forderung zum Ozean, dessen größere Tiefen besseren Schutz gegen feindliche Eingriffe gewähren als die flachen Küstenmeere. Die Geschütze befestigter Kabellandestellen haben dann für einen Schutz des Anfangs und Endes zu sorgen. Sache der Flotte ist es, durch die Erhaltung der Seeherrschaft größere Operationen des Feindes gegen die Kabel auszuschließen.

England ist heute noch der einzige Staat, welcher über ein weltumspannendes Kabelnetz verfügt. Mit gerechtem Stolz hebt May,**) der die Größe dieses Besitzes den Abglanz des englischen Handels nennt, hervor: the cable communications of the world are, for the most part, in our hands, and we could interfere, if

*) George Owen Squier, Kapitän des Signalkorps der Vereinigten Staaten: Der Einfluß der Seekabel auf die Oberherrschaft zu Lande und zur See. „Marine-Rundschau" 1901.

**) Edward May: Imperial Defence. London 1903.

necessary, more with foreign Powers than they could with us. Vom ersten Augenblick an, da dieses Kulturmittel in die Dienste der Menschheit trat, hat eine kluge Politik zielbewußt die Fäden zum Netz gesponnen, das England heute befähigt, kabelpolitisch die Weltherrschaft zu halten. Fast in der gesamten Breite des telegraphischen Weltverkehrs sind ihm die meisten Nationen ausgeliefert. Die Schäden, welche der übrigen Welt dadurch entstehen können, sind bereits im Frieden ungeheure, weil der alleinige Besitzer auch die Tarife vorschreibt, im Kriege jedoch müssen für solche Staaten, deren maritime Machtmittel England gegenüber nicht ausreichen, uneinbringbare Nachteile und Gefahren entstehen, die sich nur schwer oder gar nicht wieder ausgleichen lassen. Gerade die französische Kolonialpolitik weiß von solchen Schäden im Friedensdienst zu erzählen:

Während der Aufstände in Tonking in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts empfand man es in Paris unliebsam, daß das Foreign Office in London über Truppenbewegungen, Erfolge und Mißerfolge der französischen Waffen stets auffallend früher unterrichtet war, als der französische Kolonialminister.*)

Die Telegraphenämter englischer Kabelgesellschaften sorgten beim Tode des vorletzten Sultans von Marokko dafür, daß die Telegramme, welche dieses Ereignis in Paris melden sollten, scheinbar versehentlich einen vollen Tag liegen blieben. Die Gründe sind zu durchsichtig, um noch erörtert zu werden. Aber dies möge als Beweis dafür gelten, daß auch die privaten Kabelgesellschaften Englands durchaus als englische Regierungsorgane bezeichnet werden müssen.*)

Am drückendsten empfand jedoch Frankreich die Mißstände bei jener rigorosen Kabelzensur von Aden vom 18. November 1899, welche während des Burenkrieges auch sämtliche Staatsdepeschen der anderen Staaten in offener Schrift verlangte. Für Frankreich bedeutete dies, den Telegrammverkehr nach seinen asiatischen, ostafrikanischen und australischen Besitzungen dem Belieben englischer Behörden zu überlassen, vor allem aber vor England mit offenen Karten zu spielen. Eilige Nachrichten, die telegraphische Übermittlung verlangen, sind auch meist wichtig; was dies zu Zeiten diplomatischer Spannungen, wie sie auch der Burenkrieg mit sich brachte, bedeuten will, ist ohne weiteres ersichtlich. Viel wichtiger jedoch in seinen Folgen war der Umstand, daß England schon so weit ab vom Kriegschauplatz auch die in Privatbesitz befindlichen Kabel für den internationalen Verkehr sperrte. Es hat sich allerdings innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse, wenn man völkerrechtlich von solchen sprechen will, gehalten, aber die Gefahr seines Monopols für die nichtenglische Welt war zur Genüge bewiesen.

Die Bemühungen gewisser Großmächte, besonders Frankreichs, Nordamerikas und auch Deutschlands waren und sind daher unausgesetzt darauf gerichtet, durch Schaffung eigener Kabellinien mit ihren Kolonien sich wenigstens zum Teil solcher drückenden Bevormundungen zu entledigen.

Nordamerika, dessen koloniale Bestrebungen jenseit des Stillen Ozeans aufhören, dürfte durch sein Pazifikkabel, das Washington mit den Philippinen verbindet, bereits an die Grenze seiner Wünsche gelangt sein. Ganz anders und sehr viel schwieriger liegen jedoch die Verhältnisse für Frankreich und Deutschland, deren

*) Lenschau: Deutsche Kabellinien. Berlin 1900.

Kolonien über den Erdball zerstreut sind und deren politische und kommerzielle Interessen in jedem Erdteil ständig zunehmen.

Es ist daher keine Utopie, sondern ein aus völlig natürlichen Erwägungen sich ergebender Wunsch, der schon des öfteren in den Pressen beider Länder laut wurde, Frankreich und Deutschland mögen sich auf dem gemeinschaftlichen Interessengebiet der Kabelpolitik die Hand reichen und ihre vereinten Mittel zur Schaffung eines Ganzen wirken lassen, wo gesonderte Aufwendungen nur Halbheiten erreichen können.*) Doch der Wind weht im offiziellen Frankreich recht unbeständig; ein dort häufig wechselnder Regierungsapparat darf wohl allein dafür verantwortlich gemacht werden, daß man jenseit des Rheins keine Schritte zur Verwirklichung dieses Planes tat, in Deutschland jedoch gerade jener politischen Unsicherheiten wegen ihm kein Vertrauen schenkte.

Mögen die Tage dieses Zusammengehens der beiden Nationen einst kommen oder ausbleiben, zur Zeit heißt es, die Verhältnisse zu nehmen, wie sie sind.

Frankreich hat die zu einer selbständigen Kabelpolitik führenden Wege beschritten. Von Jahr zu Jahr mehren sich seine Linien, und es ist nicht ausgeschlossen, daß Frankreich einmal über Mittel verfügen wird, welche den völligen Verzicht auf Englands Dienste bedeuten. Die für sich und die gesamte nichtenglische Welt dadurch entstehenden Vorteile sollen im folgenden einer Besprechung unterzogen werden.

Es war kein Zufall für Frankreich, daß gerade die Faschodakrisis die Veranlassung gab, ein umfangreiches Projekt:

> „betreffend Herstellung eines Netzes unterseeischer Kabel zur Verbindung gewisser Kolonien mit dem Mutterlande sowie betreffend die Ausdehnung der telegraphischen Landlinien in den Kolonien Westafrikas“ **)

in das bekannte allgemeine maritime Landesverteidigungsprogramm von 1900 hereinzuziehen, das Frankreich in Erkenntnis seiner militärischen Schwächen England gegenüber aufstellte. Telegraphische Verbindung mit seinen Kolonien hatte es ja auf englischen Kabeln zur Genüge. Wenn also eigene Kabel fortan diesen Dienst übernehmen sollten, so war das Projekt als ein gegen England gerichtetes Unternehmen aufzufassen, dessen Bedeutung auch in den Tagen einer entente cordiale nicht herabsinkt, welche die Gefahr eines englisch-französischen Krieges nicht für immer beseitigt.

Es wollte für die französische Regierung nicht wenig bedeuten, die ungeheuren Kosten eines solchen Unternehmens neben den großen Aufwendungen für Flotte und Stützpunkte vor der Volksvertretung zu rechtfertigen. Doch die Enttäuschung der letzten Tage, die spezifische Bedeutung der Stützpunkte für den französischen Seehandel, der mit diesen steht oder fällt, trug im Verein mit dem Verständnis, welches man allgemein kolonialen Fragen in Frankreich entgegenbringt, dazu bei, den Gedanken bis zur Riesengröße eines selbständigen und unabhängigen Weltnetzes auszuspinnen und im Lande populär zu machen.

Die Zeit, da vollkommen geschlossene Kabelringe Frankreichs die Welt umkreisen werden, liegt zum mindesten noch fern, aber das Geleistete und Beabsichtigte bringt für die gesamte militärische, politische und Handelswelt schon jetzt so viele

*) Siehe auch Lenschau: Deutsche Kabellinien.

**) Siehe „Marine-Rundschau“ 1901: Der Ausbau des französischen Kabelnetzes.

Ausblicke, daß ihr Erkennen lohnenswert erscheint. Die Zweckmäßigkeit französischer Kabelverbindungen wird sich am besten ergeben in der Annahme, englische Kabel stünden Frankreich nicht mehr zur Verfügung, ein Zustand, der sich in einem englisch-französischen Kriege, gleichgültig ob ein solcher möglich ist oder nicht, denken läßt.

Wert der vorhandenen Linien.

Algier und Tunis, welche Frankreich gern als seine „afrikanischen Provinzen" bezeichnet und deren Verwaltung auch fast ganz in der des Mutterlandes aufgeht, sind durch fünf Kabel mit Marseille verbunden, von denen drei nach Algier, je eins nach Oran und Biserta laufen. Ein häufig landendes Küstenkabel verbindet die wichtigeren Küstenorte der tunesischen Ostküste, schließlich sichert seit 1904 ein Kabel Oran—Tanger, das bereits ein Produkt des großen Projekts ist, die Verbindung mit Marokko. Ein weit verzweigter, zweckmäßig angelegter Landtelegraph der nordafrikanischen Kolonien sorgt schließlich für eine ausreichende Verbindung mit dem Inneren und kann ein ausfallendes Kabel zur Not ersetzen.

Nordafrika ist damit in einer seiner kommerziellen Bedeutung entsprechenden Weise an das europäische Telegraphennetz angeschlossen. Alle Bemühungen Frankreichs, von hier aus weiter in den Sudan, in das Herz Afrikas vorzudringen, werden zweifellos ihre Triumphe feiern und allen an Afrika beteiligten Nationen Vorteile schaffen helfen. Die fünf afrikanischen Kabel sind zudem an ihren Endpunkten militärisch geschützt, so daß auch in einem Kriege, an dem Frankreich beteiligt ist, das Aufsuchen sowohl an der afrikanischen wie europäischen Steilküste mit Rücksicht auf die schnellen und zahlreichen Streitkräfte des défense mobile innerhalb des strategischen Vierecks Toulon—Korsika—Biserta—Oran selbst für einen im Kabeldienst erfahrenen Gegner ein keineswegs leichtes Unternehmen sein dürfte.

Die neuere Verbindung Oran—Tanger eröffnet der französischen Regierung zudem den Anschluß an das spanische Kabel Tanger—Tarifa und damit an das spanische Telegraphennetz, während das Kabel Macinaggio (Korsika)—Livorno der Insel Korsika, welche durch die Linien Antibes—St. Florent und Toulon—Ajaccio den direkten Verkehr mit Frankreich unterhalten kann, die Vermittlung des italienischen Telegraphen ermöglicht, ein Vorteil, welcher durch die Steigerung der Verbindungsmöglichkeiten besonders im Kriege einmal zutage treten könnte.

Je weiter die Punkte, welche man durch Kabel an das Mutterland anschließen will, entfernt sind, desto höher die notwendigen Aufwendungen; praktisch bedeutet dies meist ein Begnügen mit weniger Linien.

Schon das nicht allzu ferne Senegambien muß sich trotz seiner merkantilen und militärischen Wichtigkeit mit nur zwei Kabeln begnügen. Frankreich ist hier auf dem besten Wege, die Reichtümer des oberen Nigerlauf über Senegambien zu leiten und so diese Kolonie zu der vielleicht aussichtsreichsten seines westafrikanischen Besitzes zu gestalten. Auch ist es nicht ausgeschlossen, daß seinem kolonialen Ehrgeiz die Erschließung der Länder bis zum Tsadsee, soweit sie französischem Interessengebiet angehören, auf diesem Wege einmal gelingt. Militärisch weist Senegambien heute bereits in Dakar einen nicht zu unterschätzenden Faktor auf, der einst im Verein mit Brest und Martinique dazu berufen sein könnte, die französische Seeherrschaft im Atlantik

zu stützen. Ob Kreuzer- oder Hochseekrieg, Frankreich wird in Dakar für fast alle seiner wahrscheinlichen Gegner ein Ausfallstor gegen den feindlichen Handel besitzen, und gerade dieser Umstand macht seine Ausgestaltung zu einem telegraphischen Knotenpunkt wünschenswert, dessen Vorteile das große Projekt auch auszunutzen gedenkt.

Früher stellte allein das Kabel St. Louis—Teneriffa die Verbindung Senegambiens mit dem Mutterlande her; ihm kommt das spanische Kabel Teneriffa—Cadiz entgegen und leitet somit den Verkehr über den spanischen Landtelegraphen. Seit dem Jahre 1901 trat jedoch noch ein Kabel Tanger—Cadiz hinzu, das die nord- und westafrikanischen Kolonien in direkten Kontakt bringt. Doch Ausschaltung fremder, selbst neutraler Hilfen ist die erste militärische Forderung an ein Kabelnetz, von dem man im Kriege völlige Sicherheiten verlangt. Der Weg über befreundete Nationen bleibt zwar als Hilfe in der Not und Erweiterung kommerzieller Machtentfaltung erstrebenswert. Aber er darf nicht zur Regel werden. Diese Hilfen könnten gar schnell einmal sich zum Gegenteil gestalten; zudem kann man unmöglich von neutralen Staaten solche auf den Schutz gegen gewaltsame Eingriffe hinzielende Einsätze erwarten, als man selbst leisten würde. Erst mit dem kürzlich eröffneten Kabel Brest—Dakar, ebenfalls bereits ein Produkt des großen Projekts, hat Frankreich eine sichere Verbindung geschaffen. Es verdoppelte durch dieses reine Tiefseekabel die Zahl der möglichen Wege und minderte damit die Gefahr einer Isolierung der westafrikanischen Schutzgebiete bedeutend.

Mit den Küstenkabeln Dakar—Konakry und Grand Bassam—Cotonou—Libreville stellte die französische Regierung die weitere Verständigung mit ihren westafrikanischen Kolonien sicher. Ein Gesetz vom 25. Juli 1901 gestattete den Kauf dieser der englischen West African Telegraph Co. gehörenden Linien für eine Summe von 3 600 000 Franken. Diese Kabel liefen ehemals noch das englische Bathurst und Accra sowie das portugiesische Sao Thomé an, deren Ausschaltung die französische Regierung bereits 1903 veranlaßt hat, um die Berührung fremder, besonders englischer, Territorien zu vermeiden.

Da die Kabel bereits im Jahre 1886 gelegt und von ihrer bisherigen Besitzerin niemals erneuert sind, so dürfte sich nur ein zweifelhafter Besitz für Frankreich daraus ergeben.*) Diese Linien verlaufen nämlich fast ganz auf verhältnismäßig flachem Wasser, sind also durch die Gezeiten und sonstige Wasserbewegung einer größeren Abnutzung ausgesetzt, als sogenannte Tiefseekabel, denen man auch nur eine durchschnittliche Lebensdauer von 40 Jahren zuspricht.

Gleichwohl müssen schon heute die bestehenden Linien nach Westafrika als für Frankreich außerordentlich wertvoll bezeichnet werden, denn sie sichern einen telegraphischen Verkehr mit fast allen bedeutenden Handels- und Militärstationen. Zwar setzt das Kabel noch zwischen Konakry und Grand Bassam aus, doch ein recht gut angelegter Landtelegraph des französischen Sudan, dem die Regierung schon lange besonderes Interesse zugewandt hat, kann diesen Mangel herabsetzen. Von Dakar aus erreichen die Landlinien über Bamako—Koury den Hauptort Grand Bassam an der Elfenbeinküste und über Diapajo den Küstenplatz Cotonou in Dahomey. Die Landlinien schaffen hier

*) Siehe auch Lenschau: Deutsche Kabellinien.

also im Notfalle einen Ersatz für die Kabel bis Grand Bassam und eine Verbindung zwischen Grand Bassam und Cotonou, die zur See noch fehlt.

Für die Bedürfnisse des Friedens dürften die Aufwendungen Frankreichs in diesem Teil seines Kolonialbesitzes als ausreichend zu bezeichnen sein. Militärisch gesprochen jedoch, wenn die Rücksichten auf den Krieg die allein maßgebenden werden, muß die absolute Abhängigkeit telegraphischer Verständigung von den räumlich eng beieinander liegenden Kabeln Brest—Dakar und St. Louis—Teneriffa—Cadiz als eine Schwäche bezeichnet werden, die auch nicht dadurch gemildert wird, daß das erstere ein Tiefseekabel ist und unter großer Heimlichkeit seinerzeit von dem französischen Kabelleger gelegt worden ist. Eine auf ihre Stützpunkte zurückgewiesene französische Flotte wird während der wahrscheinlichen Blockaden kaum mehr Mittel finden, um einem energischen Suchen des Gegners, das an den flachen Küsten von Dakar besonders aussichtsvoll zu sein scheint, vorzubeugen. Hier fehlen eben noch Verbindungen, welche das Ganze auf der östlichen Seite zu einem Ringe schließen. In diesem Prinzip der Ringbildung hat England, dem es durch seine Pazifikkabel gelungen ist, den Weltring zu schließen, vorbildlich gewirkt. Die gewaltsame Unterbrechung eines Kabels, das zu solchem Ringe gehört, mag er nun den gesamten Erdball oder nur einen Kontinent oder eine Machtsphäre umfassen, unterbindet noch immer nicht den Verkehr für die beteiligten Stationen, die ja stets auf doppeltem Wege zu erreichen sind. Dieser Vorteil fehlt, wie gesagt, zur Stunde noch dem französischen Kabelnetz Westafrikas.

Es soll an dieser Stelle gleich darauf hingewiesen werden, daß es eine Steigerung der telegraphischen Sicherheit unseres Schutzgebietes Kamerun bedeuten würde, den Anschluß an die erwähnten französischen Linien zu gewinnen. Ein kurzes Kabel Duala—Libreville, das gewiß auch bestehenden Wünschen kommerzieller Kreise entgegen kommen würde, kann dies verhältnismäßig leicht erreichen. Für Togo besteht die Möglichkeit der Ausnutzung bereits durch einen Küstentelegraphen.

Besonders ungünstig liegen die Verhältnisse für Frankreichs ostafrikanische Besitzungen, deren bedeutendste, Madagaskar, mit ihrem Stützpunkt Diego Suarez einen wichtigen Konzentrationspunkt französischer Seestreitkräfte darstellt. Nur das Kabel Majunga—Mozambique schließt die Insel an den afrikanischen Kontinent an und überläßt von dort aus den englischen Telegraphenlinien und portugiesischem Wohlwollen die weitere Vermittlung. Schon während der Adener Kabelzensur waren die gesamten Staats- und Privatdepeschen, welche von Madagaskar aus nach Frankreich expediert wurden, englischem Belieben preisgegeben. Wo liegt die Gewähr, daß sich solche Verlegenheiten nicht täglich wiederholen können? Im Frieden bedeutet dieser Mangel an eigenen Verbindungen für Frankreich eine beschämende Bevormundung, im Kriege aber die völlige Isolation der Insel, aus der höchstens ein geschickt geleiteter und verschleierter Chiffredienst in Mozambique retten kann. Auf Madagaskar selbst sorgt ein kreuzförmig über die Insel laufender Landtelegraph, dessen Knotenpunkt das Hauptquartier Tananariva ist, für eine telegraphische Verständigung auf der Insel. Häufige und heftige Stürme sollen allerdings oft eine Isolierung der Ostküste durch Zerreißen der oberirdischen Leitungen verursachen.

Nur der Vollständigkeit wegen seien noch die französischen Posten Djibuti und Obock am Persischen Meer erwähnt, welche seinerzeit als Gegengewicht des britischen

Aden gedacht waren. Zur Stunde fehlen noch Seebefestigungen und Werftanlagen, die wohl noch lange auf sich warten lassen werden.

Ein kurzes Kabel Djibuti—Obock, für dessen Anschluß nach Perim die französische Regierung jährlich 29 600 Mark aufwenden muß, verbindet diese Orte mit dem Weltkabelnetz. Es wird wohl den weitgehendsten Kabelplänen Frankreichs nicht gelingen, diese beiden entlegenen Punkte, in ein französisches Weltnetz hereinzuziehen. Die späteren Darlegungen werden noch zeigen, daß es gerade in Ostafrika besonderer Anstrengungen Frankreichs bedarf, um seine ostafrikanischen Kolonien mit eigenen Kabeln und Telegraphen zu erreichen.

Wenden wir uns nunmehr dem indischen Besitz Frankreichs zu, Indochina, das erst vor wenigen Jahrzehnten nach blutigen Aufständen dem Mutterlande völlig erobert wurde, und zu dessen umfangreichem Machtgebiet gemäß dem jüngsten Kolonialabkommen mit England die gesamten Territorien Siams östlich des Menam als französische Interessensphäre getreten sind. Von hier aus sichert sich Frankreich seinen Anteil an allen asiatischen Fragen. Die geleisteten Aufwendungen und die Debatten des letzten Jahres in den Kammern beweisen, daß man hier ganze Arbeit zu tun gedenkt. Dementsprechend sind für die telegraphische Verbindung mit der Heimat reichliche Mittel aufgewandt worden.

Durch Ankauf hat die französische Kolonialregierung das Kabel Saigon—Hué—Haiphong erworben, das im Verein mit einem im Osten und Westen der Kolonie entlang laufenden Landtelegraphen den Verkehr innerhalb des Schutzgebiets besorgt. Seit dem vorigen Jahre ist als ein Teil des Gesetzes von 1900 ein französisches Regierungskabel Tourane—Amoy hinzugetreten, das, die Insel Hainan westlich lassend, auch Kwang-tchéou-an berühren soll. Mit der Legung dieses Kabels durch das Kabelschiff „Djolibah" soll Frankreich bewiesen haben, daß es Schiffe und Menschen besitzt, welche in kürzester Zeit und mit der größten Heimlichkeit unterseeische Kabel zu legen verstehen.

Die französische Regierung stellte die Vollendung gerade dieses Kabels in den Vordergrund, weil sie mit ihm in Amoy die ostasiatischen Linien der „Store Nordiske Telegraf-Selskab (Kopenhagen)" erreicht, deren Kabel wieder für einen weiteren Anschluß an den sibirischen Landtelegraphen Rußlands sorgen. Der russisch-japanische Krieg jedoch hat es bisher verhindert, daß Frankreich diesen Vorteil ausnutzte. Die dänische Gesellschaft schloß nämlich bei Ausbruch des Krieges ihre Kabel Shanghai—Nagasaki und Nagasaki—Wladiwostok in der berechtigten Befürchtung, dieselben militärischen Eingriffen der beiden Kriegskontrahenten und Neutralitätsschwierigkeiten auszusetzen.*) Zwar suchte sie den Ausfall an Verdienst, der durch den internationalen Nachrichtenverkehr vom Kriegsschauplatz aus besonders gute Einnahmen in Aussicht stellte, durch Eröffnung der Landlinie Peking—Kaljan—Kjachta wett zu machen. Dieselbe erreicht bei Werkne Udinsk östlich vom Baikalsee den sibirischen Landtelegraphen und findet somit den ursprünglichen Faden wieder; allein lange Telegraphenlinien zu Lande bringen Unsicherheit und Verlangsamung des Verkehrs mit sich und wo Kabel

*) Lenschau: Die Kabelverbindungen nach und auf dem Kriegsschauplatze. „Marine-Rundschau" 1904.

zur Verfügung stehen, bedient man sich besser dieser. Jener Weg über Wladiwostok wird nach dem Friedensschluß vermutlich der gebräuchlichste werden müssen, falls nicht mit gänzlich neuen politischen Konstellationen zu rechnen sein wird.

Das Verhalten der „Nordischen Telegraphen-Gesellschaft“ beweist aber, daß man mit den Diensten neutraler fremder Privatunternehmungen im Kriege nicht allzusehr rechnen darf. Die Befürchtung militärischer Eingriffe wird meist zur Schließung solcher Kabel, welche das Land eines Kriegführenden mit einem neutralen Lande verbinden, führen. Selbst staatliche Kabel eines neutralen Staates in gleicher Lage werden in einem Kriege dem Schicksal, gekappt zu werden, nicht entgehen, sobald sie einem der beteiligten Kriegskontrahenten erhebliche militärische Vorteile schaffen können, die der andere der beiden Gegner beseitigen will. Die große Frage, ob dies vom völkerrechtlichen Standpunkt aus zulässig sei, ist weder durch die Praxis noch durch die große Reihe internationaler Kongresse hinlänglich gelöst worden; dennoch gibt jeder real denkende Kabelpolitiker zu, daß ein Zerstören hostil-neutraler Kabel nicht nur im Hoheitsgebiet des Feindes und innerhalb der Grenzen einer effektiven Blockade rechtlich zulässig sei, sondern überall, außer im Hoheitsgebiet eines Neutralen, also auch auf offener See.*) May spricht sich über das Verhältnis Englands dieser Frage gegenüber wohl offen genug aus, indem er sagt: „but it is believed that the Continental Powers do not expect that England in the event of war would respect the neutrality of her opponents' submarine cables“, d. h. er erwartet auch nicht, daß England sich durch Fragen des internationalen Rechts, das er selbst einen „uncertain ally“ nennt, seine Maßnahmen werde diktieren lassen.

Es ist daher der dänischen Telegraphengesellschaft nicht zu verargen, wenn sie durch Schließung der Kabel ihr wertvolles Eigentum vor gewaltsamen Eingriffen schützte, für welche ihr das Völkerrecht nicht den geringsten Schadenersatz im Verletzungsfalle zugesteht. Frankreichs eifrig angestrebter Anschluß an die Linien der „Großen Nordischen Gesellschaft“ geschah zudem stets in der Voraussetzung, daß diese ein von England unabhängiger Faktor sei. Doch diese Voraussetzung erwies sich als trügerisch.

Man hatte aus der Beteiligung russischer Großfürsten als Aktionäre diese dänische Gesellschaft für russenfreundlich gehalten, allein die Geschäftsberichte sollen ergeben haben, daß sie eng mit der englischen Eastern Extension Australasia and China Co. verbunden ist und ihre Kapitalien von dieser Gesellschaft abhängen.**) Die Dienste der dänischen Gesellschaft müssen daher für Frankreich äußerst fraglich werden; ihr Wert für den Krieg schwindet jedenfalls vollkommen.

---

*) Die 21. Session des Institut de droit international public im September 1902, an der als deutscher Vertreter Perels teilgenommen hat, entschied: „que le câble unissant un territoire neutre à un territoire belligérant devrait être respecté en haute mer, sous la seule réserve du cas de blocus“. Gleichwohl bleiben die Ansichten einer ganzen Reihe moderner Völkerrechtslehrer in diesem Punkte geteilt. v. Liszt sagt in seinem Völkerrecht 1904: „Die Kriegführenden sind daher im Seekriege berechtigt, innerhalb ihrer Küstengewässer oder auf offner See die Kabel zu überwachen, zu benutzen oder zu zerstören, die auf ihrem eigenen Gebiet oder auf dem des Gegners landen, auch wenn das Gebiet mit einem neutralen Staate verbunden ist“.

**) Lenschau: Die Kabelverbindungen nach und auf dem Kriegsschauplatz.

Indochinas Anschluß an die chinesischen Landlinien bis Peking kommt für die vorliegende Beurteilung zwar auch noch in Betracht. Die häufig eingeschalteten Zwischenstationen lassen jedoch auf einen äußerst schleppenden Betrieb schließen, der im Kriege insofern noch recht unsicher werden kann, als gerade hier dem Geld und Einflüsse eines dritten Tür und Tor geöffnet sind.

In Erkenntnis dieser Sachlage hat die französische Regierung auch sofort eine andere Verbindungsmöglichkeit angestrebt, deren Aussichten sehr viel sicherere zu sein scheinen. Bei Eröffnung erweiterter Geldmittel durch das große Projekt verhandelte sie sofort mit der holländischen Regierung wegen Landungsrechte eines Kabels Saigon—Pontianak an der Westküste von Borneo. Dasselbe soll auch die Inselgruppe Paolo Condore vor der Mekongmündung berühren, der die Franzosen etwas mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden scheinen, nachdem sie in ihr die gegebene Operationsbasis eines Saigon blockierenden Feindes erkennen. Außer der Erlaubnis hat die holländische Regierung auch den Anschluß dieses Kabels an Batavia mit eigenen Mitteln in Aussicht gestellt, ein Versprechen, das mittlerweile eingelöst ist. Mit einer Fertigstellung des Kabels Saigon—Pontianak ist aber noch im Laufe dieses Jahres zu rechnen. Unter Berücksichtigung der Pläne der „Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft“ würden sich dann für Frankreich ganz neue Aussichten eröffnen, indem ihm auf diesem Wege der Anschluß an das amerikanische Pazifikkabel gelingt.

Im Januar dieses Jahres meldeten nämlich die Zeitungen, daß der Kabeldampfer „Stephan“ mit dem Kabel Menado (Celebes)—Yap—Guam der „Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft“ an Bord seebereit in Nordenham liege. Mittlerweile ist der Dampfer lange unterwegs und die Ausführung des Kabels voraussichtlich innerhalb weniger Monate sicher. Mit einem Schlage befreit dieser neue Anschluß Frankreich, Deutschland und Holland in Ostasien von den Gefahren und Lasten eines englischen Monopols, das fortan nicht ungestraft beliebig hohe Gebührentarife mehr festsetzen darf. Durch den Anschluß an die Landtelegraphen des neutralen Amerika eröffnet sich Frankreich die Verbindung mit seinen atlantischen Kabeln, die wieder New York mit Brest direkt verbinden. Für den Krieg ist die französische Regierung aber in den Besitz eines Nachrichtenweges gelangt, mit dem so lange sicher zu rechnen sein wird, als Nordamerika, Deutschland und Holland nicht auf seiten der offenen Feinde Frankreichs zu finden sein werden. Die unbekannte Lage des Kabels Saigon—Pontianak, die Forts und Seestreitkräfte von Saigon und die holländische Hoheitsgrenze sichern dieses hostil-neutrale Kabel immerhin so weit, daß erst nach dem Beginn einer effektiven Blockade von Saigon mit ernstlichen Störungen zu rechnen sein wird. Der Weg über das pazifische Kabel Amerikas muß daher als bedeutend wichtiger für Frankreich bezeichnet werden, als jener über die dänischen Linien, ganz abgesehen von den noch gar nicht zu übersehenden, aber wahrscheinlichen Machtverschiebungen in der Mandschurei.

Nimmt man nun das sehr bald zu erwartende Kabel der deutsch-holländischen Telegraphengesellschaft Shanghai—Yap dazu, so eröffnen sich für die gesamte nicht englische Welt des fernen Ostens neue aussichtsvolle Perspektiven, deren Ausnutzung und Erweiterung vom handelspolitischen wie vom militärischen Standpunkte aus nicht nur wünschenswert, sondern notwendig sind.

Wir sahen bereits, daß die atlantischen Kabel Frankreichs einen integrierenden Teil für seinen telegraphischen Verkehr nach Indochina bildet. Die Legung des Kabels New York—Brest im Jahre 1898 sah zwar diese Verwendung noch nicht vor, denn das große amerikanische Pazifikkabel war damals noch nicht einmal in der Idee geboren. Jene direkte Verbindung mit einem Lande, wo Frankreich handelspolitisch sehr beteiligt ist, wurde von der Compagnie française des cables-télégraphiques hauptsächlich ausgeführt, um einen sicheren Ersatz für ein älteres Atlantikkabel Brest—St. Pierre zu schaffen. Die jährlich steigenden Bilanzen St. Pierres und Miquelons,*) die Stützpunkte der gewaltigen französischen Neufundlandfischerei, beweisen den Wert dieser Besitzungen. Während der Fischereimonate März bis Oktober entsendet Frankreich hierhin seine besten Seeleute, deren Ausfall für die Mobilmachung der Marine viel bedeuten muß. Die Regierung hat also das größte Interesse, die telegraphische Verbindung mit diesen Punkten schon aus diesem Grunde sicherzustellen und eine staatliche Jahressubvention von 640 000 Mark, die erst bei einer Reineinnahme von 2,5 Millionen fortfällt,**) für dieses Kabel allein beweist, welche Opfer man dieser Kolonie zu bringen geneigt ist. Die französische Konkurrenz bei der Neufundlandfischerei ist England schon lange ein Dorn im Auge, und die Anstrengungen desselben in einem Kriege werden sicherlich darauf hinzielen, sie zu beseitigen, was im Jahre 1900 nicht einmal das Angebot der Gambia-Kolonie zustande brachte. Ein Kabel St. Pierre—Kap Cod—New York stellt die weitere Verbindung mit dem Festland her und wird für die französische Regierung besonders wichtig, wenn das 25 Jahre alte direkte Kabel St. Pierre—Brest aus irgendwelchen Gründen versagen sollte. Es ist zwar nicht abzuleugnen, daß die Lage der Kabel bei den Neufundland-Bänken im Kriege eine Gefahr birgt, immerhin wird aber Frankreich durch das der Lage nach unbekannte Kabel New York—Brest die Bürgschaft haben, daß wichtige Nachrichten wenigstens den amerikanischen Kontinent erreichen.

Ein weitverzweigtes Kabelnetz der Compagnie française verbindet weiter die Handelszentren Westindiens, Cuba, Haiti, St. Domingo und die wichtigsten Küstenplätze Venezuelas untereinander und begreift auch die beiden französischen Besitzungen Guadelupe und Martinique in sich. Zunächst nur aus rein kommerziellen Interessen angelegt, die aus dem zahlreich in Westindien arbeitenden französischen Kapital resultierten, wird Frankreich durch sie auch in den Stand gesetzt, über eine militärische Verbindung mit seinem Stützpunkt Martinique zu verfügen. Das Kabel der United States Hayti Telegraph and Cable Company: New York—Kap Haytien (Haiti) bildet das Bindeglied zwischen den westindischen und nordatlantischen Kabeln Frankreichs. Es wurde seinerzeit in Gemeinschaft mit der Compagnie française ins Leben gerufen**) und entspringt zweifellos rein französischem Unternehmungsgeist, der in dem amerikanischen Deckmantel einen besonderen Schutz im Kriege gegen England anstrebte. Das häufige Landen der westindischen Kabel an den Küsten schwacher Staatengebilde muß allerdings als eine militärische Schwäche bezeichnet werden. Die gefähr-

*) Zimmermann: Die europäischen Kolonien (Die Kolonialpolitik Frankreichs). Berlin 1901.

**) Lenschau: Deutsche Kabellinien.



lichsten Punkte der westindischen Kabel liegen an den Küsten von Haiti und St. Domingo, wo höchstens amerikanische Für- und Einsprache die Neutralitätsrechte der beteiligten Staaten retten kann, und auf der Strecke St. Thomas — Martinique. Wenn man jedoch bedenkt, mit welchen Schwierigkeiten die Vereinigten Staaten im Kriege gegen Spanien, das ihnen nach der Blockade von Santiago de Cuba keine Gefahren zur See mehr bereitete, zu kämpfen hatten, um Cuba zu isolieren, Schwierigkeiten, welche in der Hauptsache aus der unbekannten Lage der Kabel und den großen Meerestiefen entsprangen, so dürften die Verhältnisse für Frankreich angesichts seiner maritimen Machtmittel in Martinique nicht zu ungünstig liegen. Setzt man also das amerikanische Zwischenglied New York—Kap Haytien als sicheren Faktor ein, so bildet dank ausschließlich eigener Kabel die Verbindung Brest mit dem Stützpunkt Fort de France schon bei dem heutigen Kabelbesitz Frankreichs ein brauchbares militärisches Machtmittel.

Den Besitzungen von Guyana, welches seit 1885 wieder Strafkolonie wurde, legt man handelspolitisch und militärisch nicht mehr so hohen Wert bei, nachdem ein für Golderträge sehr aussichtsreiches Gebiet durch den Schweizer Schiedsgerichtsspruch vom 6. Dezember 1900 an Brasilien abgetreten werden mußte.*) Der militärische Aufwand bedeutet wohl nur auf die örtliche Verteidigung der Kolonie hinzielende Maßregeln. Die Hauptstadt Cayenne ist über Paramaribo in Holländisch-Guyana an Martinique durch den Südausläufer des französischen Kabels angeschlossen. Die Isolation dieser Insel schließt die von Französisch-Guyana mit ein. Der Anfang mit einem nach Südamerika hinübergreifenden Netz ist jedenfalls gemacht; das große Projekt gedenkt, sich mit diesen Linien nicht zu begnügen.

Es erübrigt, nur noch die zweite und bedeutendere Strafkolonie Neu-Caledonien sowie die französischen Besitzungen im Stillen Ozean in den Kreis der Betrachtung zu ziehen. Der Ausbau Nouméas zu einem Flottenstützpunkt hat begonnen und schon schützen mehrere größere Werke mit vermutlich brauchbarer Bestückung seinen Hafen. Wenn die Aufwendungen gegenüber solchen für Dakar, Saigon, Martinique auch zurücktreten, so bedeutet dies nicht ein Nachlassen, sondern ein Aufschieben im Ausbau. Eine genügend starke Flotte vorausgesetzt, ist die Rolle Nouméas als Ausfalltor gegen den feindlichen Handel im Indischen Ozean wohl denkbar. Seine Verbindungen mit dem Welttelegraphen stellt das Kabel der Compagnie française: Mon Repos (Queensland)— Téoudié her. Wenn englische Kabel einmal für Frankreich aus irgend einem Grunde schweigen sollten, so ist die Isolierung Neu-Caledoniens sicher. Es würde ganz bedeutender Aufwendungen Frankreichs bedürfen, wenn es diese der Lage nach vereinzelte Kolonie durch Kabel an das Mutterland heranholen wollte. Doch es steht ja nicht vereinzelt in der Südsee mit seinen kolonialen Unternehmungen. Es wird nur eine Frage der Zeit sein, daß Deutschland die Verbindung seiner Südseebesitzungen, besonders Neu-Guineas mit seinem Kabel Menado — Guam gelingt. Dann ist es auch Zeit für Frankreich, seinerseits den Anschluß an das deutsche Kabel durchzusetzen. Hier ist also wieder ein Zeugnis für die wechselnden kolonialen Beziehungen beider Länder, wo, fast möchte man es sagen, das eine auf das andere angewiesen scheint.

*) Zimmermann: Europäische Kolonien (Kolonialpolitik Frankreichs). Berlin 1901.



Welchen Anforderungen kann der bestehende Kabelbesitz Frankreichs genügen?

Die vorstehenden Darlegungen sind vielleicht für die Erkenntnis geeignet, daß Frankreich in seinem heutigen Kabelbesitz bereits über ansehnliche Mittel verfügt, um die Beziehungen zwischen Kolonie und Mutterland fester zu knüpfen. Gerade diese Kulturaufgabe der Kabel, der May*) besonders das Wort redet, wird für Frankreich um so dringlicher, je mehr Opfer an Geld und Blut es seinem kolonialen Ehrgeize darbringt, der gewiß nicht gesonnen sein wird, à fonds perdu zu arbeiten. Für die Kolonien schafft das sichere Bewußtsein, daß alle Wünsche und Bedürfnisse wirtschaftlicher Art, die Gefahren des Krieges fast im Augenblick ihres Auftretens vom Mutterlande erkannt werden können, Ruhe und Vertrauen, der Gedanke der Zusammengehörigkeit wächst in den Gemütern, je häufiger das Mutterland seine Töchter es fühlen läßt, wie sehr seine Geschicke ihre Geschicke sind. Wenn May sich bei seinen diesbezüglichen Auslassungen auch nur auf die spezifischen Verhältnisse Englands und seiner Kolonien bezog, so behalten sie doch insofern Allgemeingültigkeit, als man mit kolonialen Anstrengungen zwischen Mutter- und Tochterland Verhältnisse schaffen will, wie sie schon der Name andeutet und wie sie England bereits erreicht hat. Das Kabel bleibt dann nicht nur ein Mittel des Handels und Gewerbes, deren segnende Einflüsse auf die gesamte Kulturaufgabe zugegeben werden müssen, sondern es ist dann ein Teil desselben, für den es schließlich auch nicht mehr gleichgültig sein darf, ob der Erlös für seine Arbeit dem eigenen Lande wieder zugute kommt oder ob dieser in den Säckel fremder Staaten oder Privatgesellschaften fließt. Wenn dieser Idealzustand für Frankreichs heutigen Kabelbesitz auch noch nicht völlig erreicht ist, so sind die Pfeiler zu den goldenen Brücken doch schon sichtbar, die einst zu völliger Selbständigkeit führen sollen.

Auch das militärische Frankreich kann bereits mit Faktoren rechnen, die gewisse Sicherheiten für den Krieg verbürgen. Für einzelne Teile des Kolonialbesitzes stehen sogar doppelte Wege zur Verfügung, aber hier machen sich die vorhandenen Lücken doch noch fühlbarer, „weil es auf seine Kabel noch nicht ebenso zählen kann wie auf Geschütze".**) Es ginge über den Rahmen dieser Arbeit hinaus, den Wert der französischen Stützpunkte bei dieser oder jener Kriegsmöglichkeit oder die mutmaßlichen Maßnahmen der französischen Kriegsleitung zur Erhaltung des Kolonialbesitzes zu beleuchten, so viel sei aber festgestellt, daß die völlige Abhängigkeit des französischen Seehandels von den Kolonien, die kolonialen Opfer der letzten Jahrzehnte und schließlich auch das Prestige, d. h. das unbedingte Bestreben, sich an allen Ereignissen auf dem Erdball einen gewissen Anteil zu sichern, also etwas zu gelten, den französischen Seestreitkräften einen Operationskreis vorschreiben, der in der Heimat beginnt und an den Küsten seiner Kolonien endigt. Mögen Englands Flotten oder die starker Koalitionen Frankreichs zukünftige Feinde sein, an gewissen Stellen wird die Kriegsleitung stets mit feindlicher Übermacht zu rechnen haben, der eben nur strategische Mittel, last not least der sicher arbeitende Telegraph, begegnen können.

---

*) May: Imperial Defence.

**) Sir Charles Dilke.



Für diese Aufgaben reicht allerdings der bisherige Aufwand noch nicht aus, weil ihm noch zu große und offenbare Schwächen anhaften. Fast ausnahmslos muß Frankreich auf allen Linien seines Netzes mit wohlwollenden Neutralen rechnen. Die Verbindung nach Madagaskar führt über Mozambique, die nach Martinique über Amerika, in Asien bedarf es des Wohlwollens holländischer und amerikanischer Gesellschaften oder eines weitgehenden Entgegenkommens der Großen Nordischen Gesellschaft. Wenn man auch in der Wahl der fremden Hilfen recht vorsichtig war, so können politische Rücksichten gegen England und zuletzt auch fremdes Geld plötzliche Verschiebungen und damit den gänzlichen Ausfall einzelner Linien herbeiführen.

Wie bei dem Telegramm, das den Tod des Kaisers von Marokko verkünden sollte, würde es genügen, den französischen Telegrammverkehr etwa einer scheinbar unbeabsichtigten Verschleppung auszusetzen, die man später sehr gut mit Vernachlässigungen untergeordneter Organe entschuldigen kann; sofort können hierdurch für Frankreich die größten und weittragendsten Verlegenheiten entstehen, weil es mit sicheren Faktoren rechnete, die sich aber als das Gegenteil erweisen. Das Vorhandensein solcher Faktoren ist aber schlimmer als der gänzliche Ausfall von Kabeln.

Nur ein völlig eigenes, möglichst nur aus Tiefseekabeln bestehendes System, dessen Landungspunkte unter den Kanonen französischer Werke liegen, und das für jede Verbindung mehrfache Wege vorsieht, kann hier Abhilfe schaffen. Die Erfahrungen seiner Kolonialpolitik und der letzten Kriege, die Faschodakrisis und die der Adener Kabelzensur haben es bewirkt, daß man in Frankreich die Augen vor solchen wirklichen Gefahren nicht verschloß. Das allgemeine Landesverteidigungsprogramm von 1900 wurde auch so weit ausgedehnt, daß eine Besserung auf diesem Gebiete zu hoffen ist.

Das große Kabelprojekt von 1900 und seine Aussichten.

Schon im November 1900 ging den Kammern ein genau ausgearbeiteter Entwurf zu, der die Notwendigkeit größerer Aufwendungen der Volksvertretung gegenüber ins rechte Licht setzte und die möglichste Innehaltung folgender Grundsätze bei der Ausführung eines großen Kabelprojekts forderte:

a) „Die Landestellen der Heimat und der Kolonien werden nur an befestigten Küstenpunkten angeordnet.

b) Das System wird möglichst aus nur Tiefseekabeln zusammengesetzt, welche aus Finanzrücksichten auch Verbindungen mit neutralen und befreundeten Ländern vorsehen sollen.

c) Die Kabel sollen ununterbrochene und unabhängige Netze bilden, deren Anschluß an neutrale Linien der gesteigerten Sicherheit wegen nicht versäumt werden darf."

Auf den ersten Blick bereits muß die Größe des geplanten Unternehmens auffallen (siehe die Kartenanlage), welches die Legung von 26 657 Meilen unterseeischer Kabel und 287 km Landtelegraphen mit einem Gesamtkostenaufwande von 235 299 422 Franken forderte.*) Die Ausführung sollte in zwei Perioden stattfinden, deren erste die Legung der notwendigsten Linien verlangte, und die sich auf 10 Jahre verteilen. Doch

*) „Marine-Rundschau" 1901: Der Ausbau des französischen Kabelnetzes.



nur dem Druck der politischen Verhältnisse nach der Faschodakrisis darf man ein solches opferreiches Ansinnen zuschreiben, das sich bereits im März 1901 insofern mäßigte, als es die Ausführung auf 35 Jahre verteilte. Der Rahmen des alten Vorschlages wurde aber beibehalten.

Ein Gesetz vom 31. Juli 1901 gestattete dem Minister der Industrie und Posten, sich mit den größten Privatgesellschaften des Landes, der Compagnie française des cables télégraphiques und der Société générale française des téléphones, deren Vereinigung mittlerweile gelungen ist, ins Einvernehmen zu setzen. „Nach jährlichen Festsetzungen des Budgets würden die notwendigen Kredite zur Verfügung gestellt werden“, lautete im Wortlaut das Gesetz, das neuerdings aus Finanzrücksichten wiederum durch die Festsetzung einer jährlichen Höchstrate von 1 278 000 Franken beschränkt wurde. Dieses hieraus flüssig werdende Kapital darf entweder zur Rückzahlung der Anleihen oder der Vorschüsse, welche die Compagnie française oder eine andere neue Gesellschaft leisten werden, dienen. Der Minister hat nun von seinen, ihm hiermit eingeräumten Befugnissen Gebrauch gemacht und bisher die Ausführung der Linien

1. Brest — Dakar,
2. Madagaskar — Réunion,
3. Réunion — Mauritius,
4. Saigon — Pontianak,
5. Oran — Tanger,
6. Dakar — Pernambuco

in Auftrag gegeben. Die Linien zu 1. und 5. sind bereits im ersten Teil erwähnt worden und die zu 5. ist sogar bereits im Betrieb.

Zunächst haben wohl nur Bedürfnisse strategischer Art das große Kabelprojekt vorgezeichnet, doch die ausgedehnte Ausführungszeit von 35 oder mehr Jahren nimmt ihm das Positive seines ursprünglichen Charakters, dem ernstere politische Schiebungen noch oft einen Stoß versetzen können. Aber die Ziele der kolonialen Machtentfaltung, wie man sie sich heute schon in Paris denkt, und die wahrscheinlichen Grenzen militärischer Operationsgebiete in einem zukünftigen Kriege gehen klar aus dem Ganzen hervor, das nur nach Befreiung von englischen Klammern hinarbeitet. Trotz der hypothetischen Unterlagen dürfte daher auch eine Besprechung des Projekts am Platze sein.

Die Gesetze von 1901 und 1903 wollen die Ausführung des nationalen Kabelsystems gänzlich heimischen Privatunternehmungen überlassen, denen durch die Vereinigung der beiden größten Gesellschaften bedeutende Kapitalien zur Verfügung stehen. Für die eingeräumten Monopolrechte forderte die Regierung in den Subventionsverträgen zwar auch Befugnisse, welche erst den ganzen Kabelbesitz französischer Herkunft zu einem sicheren Regierungsinstrument machen, auf das sich die Kriegsleitung seinerzeit wird verlassen dürfen, nämlich:

> „Einräumung des Rechtes, jederzeit in beliebigem Umfange in den Betrieb der Gesellschaft eingreifen zu dürfen; Verbot, durch fremdes Kapital in fremde Abhängigkeit zu treten und Besetzung aller Beamtenstellen, auch im Auslande, mit nur Nationalfranzosen.“ *)

---

*) „Marine-Rundschau“ 1903: Die Verwendung des internationalen Kabelnetzes im Seekriege. Von Kapitänleutnant Michaelis.

Die Vorgänge mit dem atlantischen Kabel nach St. Pierre u. a. beweisen zwar, daß die französische Privatindustrie aus nationalen Rücksichten keineswegs zu irgend welchen Opfern geneigt sei, vielmehr überflügelt sie sogar mit ihren Preisen englische Gesellschaften. Dennoch wählte die französische Regierung diesen Weg, von dem sie sich die größte Beschleunigung der Ausführung versprach. Dazu kommt, daß bei den enormen Kabelprojekten aller Länder die Preise für Kupfer und Guttapercha schon in kurzer Zeit so in die Höhe schnellen werden, daß die bisherigen Voranschläge sehr bald hinfällig werden müssen. Die Guttaperchafrage bildet sogar insofern eine besondere Schwierigkeit für Frankreich, als der Hauptmarkt für diesen Artikel, Singapore, von englischem Kapital beherrscht wird, die anderen Märkte, besonders die der französischen Kolonien, aber bei weitem nicht mit ihren Erträgen die Nachfrage decken.

Die großen nationalen Seekabelwerke, deren Frankreich eins in St. Tropez und eins in Calais besitzt, wurden bereits 1901 für genügend leistungsfähig erklärt. Dieselben stellten eine jährliche Leistung von 4000 Seemeilen, bei gesteigertem Betriebe von 6000 Seemeilen sicher. Leider sind neuere Werte nicht in Erfahrung zu bringen gewesen, jedoch ist anzunehmen, daß sich die Betriebsfähigkeit eher vergrößert als verringert hat.

Die rein militärischen Forderungen nach Tiefseekabeln und befestigten Kabellandestellen, denen man zweifellos selbst unter Hintansetzung wichtiger Handelsinteressen bedeutende Opfer zu bringen willens ist, werden die allergrößten Schwierigkeiten machen, denn die geographische Verteilung seiner Kolonien gestattet Frankreich doch nicht ein so beliebiges Disponieren, wie etwa England, das politischer Schwierigkeiten mit Amerika wegen für sein Pazifikkabel ruhig die Vorteile von Hawai als Landungspunkt opferte und die abgelegene Fanning Island wählte.*)

Es ist erkennbar, daß die Aufgabe, welche das Land mit diesem riesengroßen Plane zu erfüllen hat, keine leichte sein wird und daß sich dabei noch Schwierigkeiten einstellen können, die man bisher noch gar nicht erkannte. Dennoch dürfte eine Betrachtung der einzelnen geplanten Linien am Platze sein.

Wert der geplanten Linien.

Zunächst jene Linien, zu welchen das Gesetz vom März 1903 bereits Kredite bewilligt hat, die aber noch der Inangriffnahme harren: Madagaskar—Réunion—Mauritius und St. Louis—Pernambuco.

Das erste Kabel wird vermutlich auf Madagaskar in Tamatave landen und greift somit jene Insel in den englischen Kabelkreis Sansibar—Seychellen—Mauritius—Natal ein. Ein telegraphischer Anschluß Réunions an das Welttelegraphennetz ist schon seit langem ein dringendes Bedürfnis der handelsinteressierten Kreise gewesen und es scheint so, als ob nur diesen schnell ein Opfer gebracht werden sollte mit einer Linie, die militärisch ihres alleinigen Anschlusses an englische Kabel zum mindesten ungünstig ist. Im übrigen wollte man auch der Ostküste Madagaskars einen besonderen Anschluß verschaffen, die, wie schon erwähnt, durch Stürme häufig vom Hauptquartier Tananariva isoliert werden soll.

*) Squier: Einfluß der Seekabel auf die Oberherrschaft zu Lande und zur See.

Einen Friedenszweck verfolgt zunächst auch das Kabel St. Louis (Dakar) — Pernambuco, indem es Brasilien direkt an Frankreich anschließt, „wo Handelsbeziehungen zu unterhalten sind und wo französische Kapitalien arbeiten", Interessen, denen die Denkschrift zum Projekt von 1900 auch Zugeständnisse macht. Daß es jedoch keine reinen Friedensinteressen waren, welche die Anlage des Kabels bezweckte, beweist der Umstand, daß dieses Kabel direkt als Ersatz für das bestehende, der englischen South American Cable Co. gehörige Kabel St. Louis — Fernando de Noronha — Pernambuco dient, dessen Mitbenutzung im Frieden kaum so große Nachteile hatte, um nun die Aufwendungen eines eigenen Kabels zu rechtfertigen. Es müssen also auch noch andere Erwägungen eine Rolle gespielt haben. Die Versuche Frankreichs, jenes englische Kabel durch Kauf zu erwerben, sind bisher nicht geglückt.

Militärische Bedeutung gewinnt dieses Kabelprojekt allerdings erst in dem Augenblick, wenn ein Anschluß an den westindischen Kabelbesitz Frankreichs, der ihm bis Para (Brasilien) schon heute entgegenkommt, ausgeführt würde. Von diesem Zeitpunkt an wäre ein Ring aus völlig selbständigen Kabellinien geschlossen, der jedem von ihm berührten Punkte eine zweifache Möglichkeit der Nachrichtenübermittlung gestatten würde, die somit schwerer zu stören ist. Die Rolle des Anschlußkabels nach Para kann aber auch heute bereits der brasilianische Landtelegraph übernehmen, und wenn man seine Zuverlässigkeit als brauchbaren Kriegsfaktor, worüber sich streiten ließe, einsetzt, könnte man auch ohne den Anschluß zur See bis Para von einem geschlossenen Ringe sprechen, d. h. schon heute das Kabel St. Louis—Pernambuco als militärisch wichtig bezeichnen.

Das Projekt von 1900 sieht übrigens auch die Legung eines Kabels von St. Louis nach Buenos Ayres vor. Es ist nicht ersichtlich, ob die französische Regierung nun die Ausführung dieses Kabels gänzlich aufgeben wird, nachdem das Kabel St. Louis — Pernambuco neueren Datums beschlossene Sache geworden ist, oder ob dieses Kabel die Linie Dakar — Cayenne der zweiten Ausführungsperiode ersetzen soll. Dr. Lenschau bezweifelt, daß Frankreich in Brasilien überhaupt Kabellandungsrechte erwerben könnte, „welche für mehr denn 28 Jahre ausschließlich der Western Telegraph Co. eingeräumt worden seien".*) Nachdem die gesetzgebenden Körperschaften jedoch bereits für ein in Brasilien landendes Kabel Kredite bewilligt haben, dürfte man erwarten, daß die Projekte auf realem Boden stehen und die Befugnisse zum Landen bereits vorliegen. Das erste nach Buenos Ayres gehende Kabelprojekt dürfte vielleicht aus Rücksicht auf jene englischen Vorrechte angesetzt worden sein. Nach Überwindung dieser Schwierigkeit zog man vielleicht das nördliche Pernambuco vor, weil es näher an Cayenne liegt und mit geringeren Mitteln die Ringbildung in Aussicht stellt.

Mit der Vollendung des Kabels Dakar — Cayenne, das allerdings einen embarras de richesses bedeutet, teilt sich der große atlantische Kabelring in zwei Teilringe, deren Vorzüge nicht zu unterschätzen sind, zumal mit Pernambuco nur ein neutrales, also unsicheres Glied eingeschaltet war. Die Linie Dakar—Cayenne macht erst das französische Kabelnetz des Atlantik vollwertig, denn es schaltet die Dienste Neutraler völlig aus.

---

*) „La Marine française" 1902, Lenschau: Les câbles sous-marins.

Die drei geplanten Atlantikkabel schaffen also Werte von ungeheurer Bedeutung für Frankreich, deren Früchte seinerzeit nicht ausbleiben werden. Dakar wächst sich in diesen Projekten zu einer Kabelzentrale erster Ordnung aus, deren militärischer Schutz allerdings auch mit Notwendigkeit auf die Wahl dieses Platzes hinweist. Martinique kann stets ohne Zwischenschaltung allzuvieler Stationen auf drei Wegen Nachrichten erhalten. Auch werden seine Geschütze und die Gefahren einer défense mobile einer Zerstörung aller Nachrichtenwege vorbeugen können. Es scheint, als wenn es einst nicht die Schuld der telegraphischen Verbindungen sein würde, wenn das strategische Dreieck Brest—Dakar—Martinique nicht zu jenen Erfolgen verhilft, auf welche die geographische Lage und die Möglichkeit ihrer Ausnutzung hinweisen.

Mit der Absicht, ein neues Kabel Dakar—Cotonou schon in der ersten Ausführungsperiode zu schaffen, gibt die französische Regierung gewissermaßen die oben angeführten Schwächen der bereits vorhandenen französischen Küstenkabel ehemals englischen Besitzes zu. Im Verein mit diesen schafft es die Sicherheiten, welche Doppelkabel gewähren. Wenn diese Linien in großen, weit in See führenden Buchten der Kabelstränge gelegt würden, so können sie bei der Formation des Meeresbodens an der afrikanischen Westküste als Tiefseekabel gelten. Diese Anordnung im Verein mit der geheimen Lage wird den Kabeln eine längere Lebensdauer im Kriege gewährleisten, als den bestehenden Küstenkabeln.

Mit der Strecke Libreville—Mossamedes verliert sich das Projekt in Gebiete, wo Frankreich weder wirtschaftliche noch militärische Interessen zu gewärtigen hat. Auch Dr. Lenschau*) versteht diese Verbindung nicht recht und nennt die Landung auf portugiesischem, also einem politisch unsicheren Gebiet, „dem grundlegenden Gedanken des Unternehmens widersprechend“.

Die beabsichtigte Fortführung dieser Linie um das Kap in der zweiten Ausführungsperiode wird wohl stets ein frommer Wunsch bleiben, denn ihre Ausführung ist den englischen Gesellschaften auch nicht gelungen, die doch gewiß über ausreichende Erfahrungen verfügen. Diese haben eher die Nachteile, welche die Einschaltung einer Landlinie durch die südliche Kapkolonie mit sich brachte, in den Kauf genommen, als die Rundung des Kaps, die wegen der ungünstigen ozeanographischen und meteorologischen Verhältnisse große Schwierigkeiten bieten soll. Es ist nicht ausgeschlossen, daß Frankreich wegen solcher Bedenken von dieser Verbindung mit Madagaskar absehen wird, sobald andere Wege möglich werden. Die Notwendigkeit, überhaupt eine Verbindung zu haben, wächst mit jedem Franken, den man für den Ausbau von Diego Suarez aufwendet, denn die wahrscheinliche Isolation Madagaskars unter den jetzigen Verhältnissen bedeutet eine zu große Schwäche.

Vielleicht führen einmal jene Pläne zum Ziel, welche erst im Dezember 1904 durch die Presse gingen und von denen die „Kölnische Zeitung“ sagte, „daß sie sich andeuteten“. Wieweit Tatsachen dieser Nachricht zugrunde liegen, ist nicht in Erfahrung zu bringen und vielleicht deutet das ganze auch nur die Auslassungen des schon ausgesprochenen Wunsches an, Deutschland und Frankreich bei der Lösung eines so wichtigen Problems zusammenzuführen. Immerhin stehen die Leistungen, welche Frankreich dabei

*) „La Marine française“ 1902, Lenschau: Les câbles sous-marins.

zufallen, bereits in reiferem Stadium, so daß eine Besprechung auch dieses Planes nicht verfehlt erscheinen dürfte.

Deutschland soll danach auf der Trasse der Bagdadbahn einen Landtelegraphen bis Bassora am Persischen Golf vorschieben, der durch ein zu legendes Kabel nach Daressalam zunächst Ostafrika mit dem Mutterlande verbindet. Ein verhältnismäßig kurzes Kabel Daressalam—Madagaskar würde dann die vielerörterte und angestrebte Verbindung dieser Insel mit Paris herstellen können.

Doch auch einen doppelten Weg sieht dieser Plan gleich vor. Frankreich soll durch den Anschluß seines Landtelegraphen in Congo français, der heute bereits Brazzaville an der Grenze des Kongostaates erreicht, den des letzteren ausnutzen, um eine Landverbindung mit Deutsch-Ostafrika herzustellen. Da der Telegraph des Kongostaates bei Fall Station bis an die Stanley-Fälle gelangt ist, käme für die Regierung dieses Staates nur die Fortführung ihrer Linie bis zum Tanganjikasee in Betracht. Verlängert dann noch Deutschland seinen bis Tabora reichenden ostafrikanischen Telegraphen bis zu dem Handelsplatz Ndjiji am Tanganjikasee, so wäre der afrikanische Kontinent überbrückt. Beide Linien, besonders aber die des deutschen Anteils, liegen innerhalb kolonialer Pläne, da die wichtigen Handelsniederlassungen am Tanganjika schon lange eines solchen Anschlusses bedürfen.

Nimmt man die Ausführung der großen Saharalinie, welche der französische Hauptmann Noce bereits abgesteckt hat, dazu, so ist die zweite Verbindungsmöglichkeit nach Madagaskar vorhanden. Diese Saharalinie soll Algier mit Timbuktu vereinigen und den Brunnen Timauin berühren, ihre Ausführung scheint völlig beschlossene Sache. Den Vorteil eines solchen Unternehmens zeigt ein einziger Blick auf die Karte. Es bietet für Frankreich einen neuen Nachrichtenweg nach seinen westafrikanischen Kolonien und sichert den Nachrichtenaustausch mit diesen auch noch zu einer Zeit, da der Verlust der Seeherrschaft im Kriege einmal die Benutzung der Kabel in Frage stellen könnte, kurz es schließt den afrikanischen Teilring.

Zwar bringt die Einschaltung so langer, unsicherer Landlinien große Nachteile mit sich, auch wird die Ausführung der noch fehlenden Strecken im Herzen des schwarzen Erdteils große Schwierigkeiten haben, aber der Weg um das Kap wird auf diese Weise vermieden, der Anschluß Madagaskars an das Mutterland wird billiger und hält sich frei von portugiesischer Zweideutigkeit.

Man muß dem ernsten Willen Frankreichs, den Anschluß Madagaskars auf jeden Fall sicherzustellen, zutrauen, daß eine dieser Verbindungen einmal ausgeführt werden wird. Wenn das deutsche Kabel Bassora—Daressalam wirklich dazu treten sollte, würde Frankreich für seine afrikanischen Kolonien wieder über einen geschlossenen, nicht englischen Telegraphenring verfügen, der trotz der Einschaltung neutraler Zwischenglieder noch viele Vorteile mit sich bringen würde. Also auch in Afrika gelangt Frankreich durch die Projekte an die Grenze seiner möglichen Wünsche. Auch hier wird es dann einmal Sache der Kriegsleitung sein, vorhandene Mittel, die ihre Pflicht schon tun werden, zu erhalten und auszunutzen.

Mit einem Kabel Réunion—Batavia der zweiten Ausführungsperiode greift das Projekt nach dem fernen Osten hinüber, nach jenem Teil des großen französischen Kolonialreiches, der mit seiner Bedeutung Frankreichs Stellung in Asien

ausmacht. Mit Recht hält man diese Verbindung für eine cura posterior, deren Beseitigung noch nicht allzu brennend ist. Welche Vorteile sie aber schafft, zeigt wieder die Karte. Diese Linie schließt den zukünftigen französischen Weltring, den nur im Pazifik das amerikanische Kabel vertritt, und macht den erwähnten afrikanischen Ring zu einem Teil jenes großen Kreises, welcher durch Hinzutritt der asiatischen Kabel und der russischen Landlinien entsteht.

Wichtiger für Frankreich jedoch scheint für den Augenblick die Linie Saigon—Manila, die allerdings auch erst in der zweiten Ausführungsperiode beabsichtigt ist. Diese schafft einen zweiten unabhängigen Anschluß an das amerikanische Pazifikkabel, das aus bereits erörterten Gründen die wichtigste Nachrichtenverbindung mit der Heimat werden kann. Sie ist zudem kürzer als die Linie über Holländisch Indien, ganz abgesehen davon, daß mit diesem eine zweite neutrale Macht eingeschaltet werden muß. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Linie Saigon—Manila in die erste Ausführungsperiode aufrückt, falls die Ereignisse in Ostasien einen für Rußland unvorteilhaften Ausgang haben sollten.

Unter diesen Gesichtspunkt fällt auch der Wert der Linien Amoy—Shanghai—Port Arthur, mit denen man auf eigenen Kabeln die russische Landlinie erreichen wollte. Eine nichtrussische Mandschurei mindert auch den Wert der sibirischen Linie für Frankreich und macht somit den Anschluß an das amerikanische Pazifikkabel wünschenswerter. So bleiben der Besprechung nur noch die Linien Bizerta—Ergasteria—Sebastapol und Ergasteria—Beirut. Seinem Handelseinfluß in der Levante ist Frankreich gewiß einige Rücksichten schuldig und es könnte scheinen, als seien diese Kabel nur ihretwegen geschaffen. Aber es läßt sich auch denken, daß mit ihrer Hilfe in einem Kreuzerkrieg für Frankreich militärische Vorteile erwachsen könnten. Mit dem Kabel nach Sebastapol beabsichtigt man zweifellos den Anschluß an die russischen Landlinien unter Umgehung aller Hilfen des Dreibundes. Der Wert eines solchen Unternehmens hängt natürlich ganz von den Vorteilen der sibirischen Linien ab, die, wie gesagt, zweifelhaft geworden sind.

Die Vollendung des großartigen Projektes, welches in seiner Anlage schon, wieviel mehr erst nach seiner dereinstigen Ausführung dem französischen Volke zur Ehre gereichen muß, wird allerdings noch lange auf sich warten lassen. Aber jeder Schritt vorwärts auf dem Wege zu dem großen Ziele schafft Frankreich neue Werte. Im Frieden bereits werden französische Kabel einst dafür sorgen, daß englisches Kabelmonopol gebrochen wird und die beschämenden Tage einer Adener Kabelzensur unmöglich werden. Im Kriege aber gibt es Frankreich einen Machtzuwachs, der ihm dazu verhilft, seine Streitkräfte zweckmäßig einzusetzen, weil Nachrichtenübermittlung und Befehlserteilung gesichert sind.

Hier bleibt schließlich nur die Frage der Erörterung vorbehalten, ob die militärischen Vorteile französischer Kabel auch anderen Nationen im Kriege gesichert bleiben werden. Das internationale Seerecht versagt hier vollkommen. Zuweilen versucht die einschlägige Literatur die modernen Verhältnisse auf die älteren Festsetzungen über den Depeschentransport durch Schiffe, der ja gleiche Zwecke verfolgte als das

Kabel und somit zum Vergleich berechtigt, zu übertragen; dennoch sind die Ansichten hierüber wenig geklärt und widersprechend.

Zweifellos müssen Depeschen, welche durch Schiffe ihrem Adressaten zugestellt werden, unter gewissen Bedingungen als „verbotene Transporte" bezeichnet werden, die dem Kriegskontrebandenrecht unterliegen.*) Noch im Jahre 1898 bei Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges erklärte Spanien: La confiscation du navire n'était prononcée, que si le capitaine connaissait le contenu des dépêches transportées. Auch scheint es so, als wenn England zur Zeit desselben Krieges die Pflichten der Neutralen sehr streng auffaßte, wenn es bezüglich das Kabels Havanna—Jamaika, das die Amerikaner sehr gut für ihre Depeschen verwenden konnten, auf Ersuchen Spaniens anerkannte, „daß die Eigentümer des Kabels die auf die kriegerischen Operationen bezüglichen Depeschen und ebenso ganz allgemein alle chiffrierten Depeschen zurückzuweisen hätten". Doch hier hatte England ja durch die Anerkennung der spanischen Forderung schon genug geleistet und alle Neutralitätsschwierigkeiten für das offizielle England waren durch dieses Verbot schon beseitigt. Die Spanier konnten ja nun im Falle der Unfolgsamkeit englischer Privatgesellschaften ihrer Regierung gegenüber die schädlichen Kabel kappen.

Dennoch dürfte aus diesem Falle die englische Auffassung zu entnehmen sein, daß dem neutralen Staate der wissentliche Transport von Depeschen eines Kriegführenden, also auch die Überlassung neutraler Kabel zu solchem Zwecke, untersagt sein müßte. Welcher Staat jedoch wird Depeschen, die sich auf Kriegsoperationen beziehen, in offener Sprache befördern? Dem Einwurf, es mögen auch chiffrierte Telegramme von der Beförderung durch neutrale Kabel ausgeschlossen werden, steht aber wieder der völkerrechtlich anerkannte Grundsatz entgegen, daß der Verkehr diplomatischer Vertreter von Kriegführenden mit ihren Regierungen im neutralen Lande unantastbar sei. Das Gegenteil hieße ja auch den Gesandten im neutralen Lande absperren. Es bedarf also nur des Umweges über den diplomatischen Vertreter, um den telegraphischen Verkehr von vornherein sicher zu stellen. Wo findet der neutrale Staat aber nun die Grenze? Er besitzt eben nicht die Mittel, zugunsten eines der Kriegführenden eine Zensur einzurichten, die doch einmal recht zweischneidig werden könnte. Glaubt sich der andere Gegner durch die Kabel der Neutralen geschädigt, so hat er ja das schon erörterte Recht hostil-neutrale Kabel auf See und im Hoheitsgebiet des Feindes zu kappen. Aus dieser möglichen Benachteiligung des einzelnen Kriegskontrahenten mag daher auch ein weiterer Grund für seine erweiterten Zerstörungsrechte an hostil-neutralen Kabeln abgeleitet werden.

Es muß aus solchen Gründen aber auch das Recht der Neutralen konstruiert werden, sich in bezug auf Kabel- und Telegraphenlinien, und zwar sowohl für offene als chiffrierte Telegramme, beiden Gegnern in gleicher Form zur Verfügung stellen zu dürfen. Nur dann wird der neutrale Staat seine Neutralität am besten wahren, wenn er im Verkehr mit den Kriegführenden keine anderen Beschränkungen eintreten läßt als im Frieden, es sei denn, daß es sich um Überlassung von Gebieten zur

*) Siehe Perels: „Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart". Berlin 1903. Seite 259 f.

Schaffung von Stützpunkten und zur Vornahme kriegerischer Handlungen handele. Diese Auffassung der Neutralitätspflichten wird in Frankreich schon längst sanktioniert, und es ist daher zu erwarten, daß auch bei Benutzung französischer Kabellinien durch Kriegführende in Zukunft im Prinzip Schwierigkeiten nicht bereitet werden.

Frankreich gebührt somit der ungeteilte Dank der gesamten nichtenglischen Welt, welcher dereinst im Kriege wie im Frieden der telegraphische Nachrichtenverkehr nach den bedeutendsten Handelsgebieten, welche auch meist mit den militärischen Operationsgebieten zusammenfallen, auch dann möglich wird, wenn englische Mittel aus diesem oder jenem Grunde besser zu meiden sein werden. An dem Gerüste französischer Kabel können sich die besonderen kabelpolitischen Unternehmungen der anderen Völker emporranken, um selbst Wurzeln zu schlagen und sich bis zur völligen Selbständigkeit zu kräftigen. Die ehemaligen Verbindungen mit den französischen Netzen bedeuten dann niemals ein überflüssig gewordenes Werk, sondern sie erhalten beiden Teilen gegenseitig gesteigerte Sicherheiten. Möge sich Deutschland an dem rüstigen Vorgehen seines westlichen Nachbars ein Beispiel nehmen, um auf einem Gebiete, auf welchem seine Anstrengungen noch unzulänglich sind, seiner maritimen Bedeutung würdige und entsprechende Faktoren zu schaffen.



21



Die Marineliteratur im Jahre 1904.

Die nachfolgende Zusammenstellung der bedeutenderen Erzeugnisse der Marineliteratur im besonderen und der für den Seeoffizier wissenswerten Veröffentlichungen aus naheliegenden Gebieten im Jahre 1904 ist nach denselben Grundsätzen durchgeführt, wie die alljährlich seit dem Jahre 1900 hier veröffentlichten Berichte.

Seemacht, Marinepolitik.

Die in Aussicht stehende Novelle zum Flottengesetz sowie die Ereignisse des russisch-japanischen Krieges fanden ihren Widerhall in der Literatur.

L. Flatau: „Weltpolitik und Flottenpläne"; Berlin 1904, L. Simion Nachf. (1,— Mark) — fordert unter Voranschickung des Georg Herweghschen Wortes: „Das Meer macht frei!" das liberale Bürgertum auf, nachdrücklich für die Beschleunigung des Ausbaues der deutschen Flotte einzutreten, wie dies seiner geschichtlichen Entwicklung und volkswirtschaftlichen Anschauungen entspreche.

O. Martens-Dortmund: „Flotte und Seemacht im Leben der Völker"; Berlin, „Deutsche Zeitung", Verlagsanstalt A. G. (0,30 Mark). — Eine lesenswerte, kurze, geschichtliche Darstellung, aus der die Notwendigkeit für Deutschlands Seerüstung abgeleitet wird.

E. Neuhaus: „Die Flottenfrage unter den wirtschaftspolitischen und technischen Voraussetzungen der Gegenwart"; Leipzig, F. Dietrich (1,— Mark) — behandelt den Gegenstand trotz aller Kürze der Fassung erschöpfend, auch die technische Seite, und verlangt Beschleunigung des Baues und Vermehrung der Zahl; eine Reichserbschaftssteuer wird zum Tragen der Mehrkosten vorgeschlagen.

F. Rust: „Marinesorgen"; Berlin, C. A. Schwetschke & Sohn (3,— Mark) — beschäftigt sich mit der Revision des Flottengesetzes im Sinne der französischen jungen Schule und von der haltlosen Voraussetzung aus, daß für Deutschland der Kreuzer- oder Handelskrieg die einzig mögliche Seekriegführung sei.

J. Corbett: „England in the Mediterranean 1603—1713"; London, Longmans & Co. (gebd. 24 s.). — Der bekannte Marinegeschichtschreiber schildert hier die Entwicklung der englischen Seemacht im Mittelmeer, die im 17. Jahrhundert sich vollzog und einen vollständigen Umschwung im europäischen Gleichgewicht im Gefolge hatte. Das Werk wirft auch Licht auf die große maritime Entwicklung unter den Stuarts, es behandelt ausführlich die Unternehmungen des Herzogs von Ossuna zur Sicherung der Seeherrschaft Spaniens im Mittelmeer, dessen vereitelte Absichten gegen Venedig im Anfange des 17. Jahrhunderts den ersten Anlaß zum Auftreten englischer Seestreitkräfte im Mittelmeer gab, und verfolgt sie bis zum Frieden von Utrecht.

A. Lee: „England's sea story"; London, A. Melrose (5 s.) — lehrt die Wichtigkeit der Flotte für England und die unabänderliche Notwendigkeit der Erhaltung der Seemacht mit allen Kräften.

W. Wood: „The fight for Canada"; Westminster, A. Constable & Co. (gebd. 21 s) — ist eine auf neuerdings erschlossenen Quellen beruhende, fesselnde Darstellung

des Ringens um Kanada, das mit dem Fall von Quebec im September 1759 zugunsten Englands endete, die den Anspruch erheben darf, zum ersten Male den durch das planmäßige Zusammenwirken der See- und Landstreitkräfte erzielten Erfolg ins rechte Licht gestellt zu haben und überhaupt den ganzen Kampf als Ringen Englands um die Seeherrschaft darzustellen.

Sir Rennel Rodd: „Sir Walter Raleigh"; London, Macmillan & Co. (gebd. 2 s. 6 d.) — gibt eine neue, kurze Lebensbeschreibung dieses Mitbegründers der englischen Seemacht.

T. A. Brassey: „Problems of Empire"; London, A. L. Humphreys (gebd. 6 s.). — Der Sohn des bekannten Lord Brassey führt sich als wohlüberlegter Redner ein, der die Grundlage des britischen Weltreiches, die Seemacht, richtig erkannt hat und würdigt. Er dringt auf engen Anschluß der Kolonien an das Mutterland und zieht die Bedingungen eines Krieges mit Frankreich besonders in Betracht.

Die Westminster Press hat in einem Hefte Beiträge zur Beantwortung der Frage nach dem besten Mittel, um in der Bevölkerung im großen Anteil an der Marine zu erwecken, von verschiedenen Schriftstellern, wie Rudyard Kipling, J. S. Corbett und anderen, unter dem Titel: „Our silent navy, is it forgotten?" (6 d.) veröffentlicht.

Von dem im Jahre 1903 in Glasgow bei J. Mac-Lehose & Sons begonnenen Neudruck von R. Hakluit: „The principal navigations voyages traffiques and discoveries of the English nation etc." sind die Bände V bis XI im Laufe des Jahres 1904 erschienen, der XII. und Schlußband erst durch die langwierige Index-arbeit verspätet im Mai 1905. Von der Ausführlichkeit dieses gibt der Umfang, 248 Druckseiten, einen Begriff. Vorangestellt ist eine Abhandlung eines Namensvetters des großen Mitbegründers der englischen Seeherrschaft, Walter Raleigh, der den Einfluß der englischen Reisen im 16. Jahrhundert auf die Kultur des Inselreiches behandelt, und namentlich auch zeigt, wie die Poesie den Begriff der Seeherrschaft aufgenommen hat. Das Lesen dieser Abhandlung kann jedem, der sich mit Seemachtfragen beschäftigt, dringend empfohlen werden.

R. Pinon: „L'Empire de la Méditerranée"; Paris, Perrin & Cie. (5 fr.) — untersucht den Umschwung, den das fertige Biserta in den Machtverhältnissen im Mittelmeer hervorbringen wird.

Der bekannte französische Kolonialschriftsteller Ch. Lemire lenkt in der Schrift: „L'Océanie française, les intérêts français dans le Pacifique"; Paris, Berger-Levrault & Cie. (2 fr.) angesichts des kommenden Panamakanals die Augen seiner Landsleute auf Tahiti und die Neuen Hebriden.

C. Santoro: „L'Italia navale"; Siracusa, Tipografia del Tamburo (4,50 Mark) — knüpft an den Haushaltsentwurf der italienischen Flotte für das Jahr 1903/04 allgemeine Betrachtungen über die Seemachtstellung Italiens und die Mittel und Wege, sie innerhalb der durch die Finanzlage des Landes gezogenen Grenzen auf einer Italien entsprechenden Höhe zu erhalten.

Seewesen im allgemeinen.

Aus dem vorigen Jahre ist noch ein erst nach Abschluß der Übersicht zur Kenntnis gekommenes, umfangreiches, kultur- und sprachgeschichtliches Werk zu nennen wegen der eingehenden Behandlung, die das Seewesen der Phönizier und der Griechen zur Zeit Homers darin erfährt: V. Bérard: „Les Phéniciens et l'Odyssée; Paris, A. Colin (50 fr.).

E. Aßmann: „Das Floß der Odyssee, sein Bau und sein phoinikischer Ursprung"; Berlin, Weidmannsche Buchhandlung (0,60 Mark) — ein Beitrag zur Archäologie des Seewesens.

Max Müller: „Neue Darstellungen »mykenischer« Gesandter und phönizischer Schiffe in altägyptischen Wandgemälden"; Berlin, W. Peiser (4,— Mark) — gibt einen Beitrag zur Schiffahrtskunde des Altertums.

W. Döring: „Der Seemann und sein Beruf"; Papenburg, G. Rohr (1,50 Mark) — ist in zweiter, völlig umgearbeiteter Auflage erschienen, und gibt namentlich dem Binnenländer eine gute Vorstellung des Berufes.

A. Stenzel: „Deutsches seemännisches Wörterbuch"; Berlin, E. S. Mittler & Sohn (gebd. 12,— Mark) — ist im Auftrage des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts von einer Anzahl von Fachleuten bearbeitet und macht dem bisherigen Mangel eines zeitgemäßen deutschen seemännischen Wörterbuches ein Ende.

„Catalogo da Bibliotheca da Marinha", organisado pelo Capitaõ-tenente J. A. dos Santos Porto; Rio de Janeiro, Imprensa nacional — ist nach dem Dezimalsystem des Amerikaners Melvil Dewey geordnet und enthält auch deutsche Werke über Seewesen.

Marinegeschichte, Seekriegsgeschichte.

In Stockholm hat sich eine Marinelitteratur föreningen gebildet, die in erster Linie die Seeoffiziere zum Studium der Seemacht und von seestrategischen Fragen anregen will. Sie hat zu dem Zwecke Abhandlungen über einschlägige Gegenstände in eigenem Verlage herausgegeben:

Nr. 1: C. E. Holmberg: „Handelsblockad och det sannolike inflytandet af en sådon krigsoperation emot Sverige". 1903. (2 Kr.)

Nr. 2: C. E. Callwell: „Sjömaktens inflytande på fälttåg till lands efter slaget vid Waterloo", öfvers. af H. Gisiko. 1903. (3,50 Kr.)

Nr. 3: O. Lybeck: „Öfversikt af Marinorganisationerne inan de europeiske och förnämste uteuropeiske staterne: Norge, Danmark, Tyskland, England, Ryssland, Holland. 1904. (3,00 Kr.)

H. Frey: „Français et alliés au Pé-tchi-li, campagne de Chine de 1900"; Paris, Hachette & Cie. (7,50 fr.) — behandelt ausführlich die Vorgänge vor Ankunft des General-Feldmarschalls Grafen v. Waldersee und in einem Schlußkapitel die Beziehungen zwischen den französischen Land- und Seestreitkräften während des Feldzuges.

L. Ahrenhold: „Erinnerungsblätter an die königlich preußische Marine (1848 bis 1860)"; Berlin, Boll & Pickardt (4,— Mark) — gibt einen wertvollen Beitrag zur deutschen Marinegeschichte.

F. Eissenhardt: „Die Kriegsflagge"; Berlin, H. Feyl & Co. (1,— Mark) — ist ein nützliches Nachschlagebuch für die brandenburgische, preußische, deutsche und schleswig-holsteinische Flotte, deren Schiffe es mit Daten gibt.

Es sei hier auf: H. Hüffer: „Der Krieg des Jahres 1799 und die zweite Koalition"; Gotha, F. A. Perthes — aufmerksam gemacht, dessen 1. Band vorliegt. Der Verfasser behandelt besonders eingehend das Verhalten Nelsons gegenüber der neapolitanischen Republik und weist auf Grund seiner archivarischen Forschungen und der von anderer Seite (Gutteridge: „Nelson and the Neapolitan Jacobins") neuerdings aufgefundenen Belege nach, daß nicht Nelson allein die Schuld am Bruch der Kapitulation aufzubürden ist, sondern daß jeden der Beteiligten sein Maß von Schuld trifft.

M. Burrows: „The life of Edward Lord Hawke"; London, J. J. Keliker & Co. (geb. 6 s.) — ist in dritter, vollständig nachgesehener und umgearbeiteter Auflage erschienen und behandelt den Lebens- und Entwicklungsgang des Neubelebers der englischen Seestreitmacht ausführlich entsprechend der heutigen Auffassung vom Einflusse der Seemacht auf die Geschichte.

S. Eardley-Wilmot, der bekannte Marineschriftsteller, hat eine kurzgefaßte, den Knaben und Mädchen des britischen Reiches gewidmete, mit vielen Bildern versehene Schilderung der englischen Marine: „The British navy, past and present" verfaßt, die von der Navy League, London (gebd. 1 s.) herausgegeben ist und für den Zweck als vorzüglich bezeichnet werden kann. — Auch seine bekannte, populäre, englische Marinegeschichte: „Our navy for a thousand years" ist bei S. Low, London, in dritter Auflage erschienen (gebd. 6 s.).

E. Fraser: „Famous fighters of the fleet"; London, Macmillan & Co. (gebd. 6 s.) — gibt die Geschichte einiger noch jetzt in der englischen Flotte vertretenen berühmten Schiffsnamen, und bringt so die alte mit der neuen Flotte in Verbindung.

Admiral the Honourable Sir Edmund Fremantle hat in seiner Lebensbeschreibung: „The navy as I have known it"; London, Cassel & Co. (gebd. 16 s.) — eine eingehende Schilderung der englischen Marine in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gegeben.

Sir Frederick L. Maitland: „The surrender of Napoleon" — ist in einer Neuauflage mit Zufügung einiger weiteren Berichte von anderen Personen von W. K. Dickson bei W. Blackwood & Sons, Edinburgh und London, herausgegeben (gebd. 15 s.).

Von den „Publications of the Navy Records Society" ist erschienen: Band XXVII, der die Bände II und III des „Descriptive catalogue of the naval manuscripts in the Pepysian library at Magdalene college Cambridge, herausgegeben von J. R. Tanner, enthält.

Band XXVIII: „Selections from the correspondence of Admiral John Markham during the years 1801/04 and 1806/07", ed. by Sir Clement Markham. — Es sind dies Briefe der bedeutenden Flottenführer jener ereignisreichen Zeit an den als Erster Seelord der Admiralität angehörigen Admiral und daher von hohem geschichtlichen Werte.

Einen wertvollen Beitrag zur französischen Marinegeschichte hat auf Grundlage bisher unveröffentlichter Quellen Comte Marc le Bègue de Germiny zuerst in der „Revue des questions historiques" und dann als Sonderabdruck veröffentlicht: „Guichen et les dernières croisières Franco-Espagnoles de la guerre d'indépendance des États-Unis"; Paris (3 fr.).

L. Lévy-Schneider: „Le conventionnel Jeanbon Saint André, membre du comité de salut-public, organisateur de la marine de la terreur 1749—1813"; Paris, F. Alcan — gibt wertvolle Aufklärungen über den Tiefstand und die Erfolglosigkeit der französischen Marine zur Zeit der ersten Revolution und des ersten Kaiserreiches.

Danzers „Armee-Zeitung" hat einen Sonderabdruck ihrer Nr. 5 vom 4. Februar 1904 als Festschrift zur 40. Jahresgedenkfeier an die Großtaten der österreich-ungarischen Armee und Marine im deutsch-dänischen Kriege 1864 herausgegeben unter dem Titel: „Unter Gablenz und Tegetthoff 1864" (1,— Mark), in der der Abschnitt „Die k. und k. Kriegsmarine im Jahre 1864" von k. k. Kontreadmiral G. dell' Adami den Seeoffizieren besonders auch durch die Mitteilung dreier bisher ungedruckter Briefe Tegetthoffs willkommen sein dürfte.

G. Bodart: „Kämpfe und Entwicklung der russischen Marine von ihrer Entstehung bis heute 1704—1904"; Wien, W. Braumüller (0,80 Mark) — gibt einen kurzen Abriß der russischen Marinegeschichte.

A. Gleaves: „James Lawrence, Captain U. S. Navy, Commander of the »Chesapeake«"; New York und London, G. P. Putnam's Sons (gebd. 7 s. 6 d.) — belebt die Erinnerung an den wackern Kommandanten, der im Kampfe mit der englischen Fregatte „Shannon", tödlich verwundet zusammenbrechend, die Worte: „D'ont give up the ship" ausrief, und ist ein wertvoller Beitrag zur Geschichte des Krieges zwischen den Vereinigten Staaten und England im Jahre 1812.

John D. Long: „The new American navy"; London, Grant Richards (gebd. 21 s.). — Der Staatssekretär, der der Marineverwaltung von 1897 bis 1902 vorstand, die Kriegsvorbereitungen für den spanisch-amerikanischen Krieg traf und die Verschmelzung der Seeoffiziere mit den Marineingenieuren einführte, gibt aus seiner reichen Erfahrung die Geschichte der Marine seit 1880. Seine frische, subjektive Schreibweise läßt sein Urteil in der Schley-Kontroverse erklärlich erscheinen, wenn man ihm auch nicht beistimmt.

W. S. Schley: „Forty five years under the flag"; New York, D. Appleton & Co. (gebd. 15 s.) — gibt eine Erzählung seines Dienstlebens in der Vereinigten Staaten-Flotte, das der Spruch des Schley-Court abschloß.

L. de Cabral: „Anales de la Marina de Guerra de la República Argentina", T. I; Buenos Ayres, J. A. Alsina (gebd. 14,23 Mark) — ist der erste Band einer vollständigen Sammlung der Schiffsgeschichten der argentinischen Marine, die der Verfasser auf Grund amtlicher Quellen, Mitteilungen von Seeoffizieren und Presseäußerungen zusammengestellt und mit Ansichten und Plänen der Schiffe und Schlachten ausgestattet hat. Die erste Serie, 1870 bis 1894, soll sechs Bände umfassen (Band II bis VI zum Preise von 8,90 Mark); die zweite Serie wird dann das Werk von 1895 bis 1900 fortführen.

Verwendung der Flotte, Seestrategie und Taktik.

M. Foß: „Der Seekrieg"; Berlin, Boll & Pickardt (8,— Mark) — ist eine weitere Ausführung des in der „Marinekunde" des Verfassers gegebenen Überblickes über die Mittel des Seekrieges und ihre Verwertung.

Oberleutnant zur See Erich Raeder hat auf Veranlassung der Redaktion der „Marine-Rundschau" R. Daveluys „Etude sur le combat naval" unter dem Titel „Studie über die Seeschlacht" übersetzt; Berlin, Boll & Pickardt (2,50 Mark).

A. Lengnick und R. Frhr. v. Klimburg: „Unsere Wehrmacht zur See"; Wien, L. W. Seidel & Sohn (8,— Mark) — gibt einen kurzen Überblick über die Geschichte der k. und k. Marine und behandelt dann eingehend den Seekrieg und seine Mittel. Die Stärkeverhältnisse der Kriegsflotten der Hauptseestaaten im Jahre 1904 werden eingehend untersucht und daraus die Dringlichkeit einer Vergrößerung der österreich-ungarischen Flotte abgeleitet. Das vorzugsweise für Einführung des Landoffiziers in das Wesen des Seekrieges bestimmte Werk schließt sich den von Plüddemann und Foß an.

H. Brongiart: „Les corsaires et le guerre maritime"; Paris, A. Challemel (3 fr.) — gibt eine Geschichte der Kaperei durch Private, folgert daraus deren fernere Notwendigkeit im Seekriege und fordert demgemäß ihr Fortbestehen.

Trutz- und Schutzwaffen der Schiffe.

A. Croneau: „Canon, torpille et cuirasse"; Paris, Gauthier-Villars (2,50 fr.) — ist in zweiter, auf die Höhe der Zeit gebrachter Auflage erschienen und gibt einen Überblick über die Anbringung der Trutz- und Schutzwaffen der Schiffe.

„Leitfaden für den Unterricht in der Artillerie an Bord des Artillerie-Schulschiffes", herausgegeben von der Inspektion des Bildungswesens der Marine; Berlin, E. S. Mittler & Sohn; dritter Teil: „Schießlehre" (3,— Mark) — ist in zweiter Auflage erschienen, nachdem dies für den ersten Teil: „Material" schon im Jahre 1902 erfolgte.

„Treatise on service ordnance", 6. Ed.; London, Eyre & Spottiswoode (gebd. 12 s.). — In die neue Auflage sind die Kapitel über Theorie des Schießens und der Geschützkonstruktion nicht wieder aufgenommen, da sie im „Textbook of gunnery" behandelt sind. Die Angaben sind bis Dezember 1903 berichtigt, die farbigen Darstellungen in einem besonderen Bande vereinigt worden.

Wie erst im Laufe dieses Jahres bekannt geworden, ist das „Textbook of ordnance and gunnery", das als Leitfaden für den Unterricht der Fähnriche zur See auf der Marineakademie zu Annapolis durch Ingersoll bearbeitet ist, nach der Erschöpfung seiner vierten Auflage einer zeitgemäßen Umarbeitung durch W. F. Fullam und Th. C. Hart unterzogen und 1903 in Annapolis im Verlage des U. S. Naval Institute herausgegeben worden. Das Buch behandelt nur die praktische Seite: die Herstellung und Einrichtung der Marinegeschütze, Munition, Handwaffen ohne ballistische Theorie, ferner die Panzerung von Schiffen und Geschützen, Seeminen, Feldverschanzungen und zum Schluß das Schießen auf See.

Der „Manuel de cannonier breveté“ ist in fünfter Auflage in der Nationaldruckerei, Paris, erschienen (gebd. 3,50 fr.); er enthält vorn auch einen als Frage- und Antwortspiel gehaltenen Dienstunterricht über Unterordnung und Ehrerweisung.

Brisson: „Balistique extérieure, appareils de visée et mesure des distances“; Paris, Imprimerie nationale. — Der Verfasser, Linienschiffsleutnant und Lehrer auf dem Artillerieschulschiff der französischen Marine, hat auf Veranlassung des Marineministeriums seine Vorlesungen in den Offizierkursen veröffentlicht. Er behandelt die äußere Balistik soweit, als es zum Verständnis der Aufstellung von Schußtafeln für die Schiffsgeschütze nötig ist, und zeigt deren praktische Verwendung. Bei dem Abschnitt „Visiereinrichtungen“ behandelt er die optischen Visiereinrichtungen besonders eingehend — obwohl sie noch nicht eingeführt sind —, von Entfernungsmessern alle in der französischen Marine an Bord eingeführten, in Erprobung oder im Entwurf begriffenen. Gute Zeichnungen auf besonderen Tafeln und im Text erläutern die Ausführungen.

Obgleich nicht zur Marineliteratur im engeren Sinne gehörig, möge hier auf: P. Charbonnier: „Traité de balistique extérieure“, 2. éd.; Paris, Béranger (25 fr.) — aufmerksam gemacht werden, das in mustergültiger Weise die äußere Balistik behandelt.

V. B. Lewes: „Service chimistry“; London, H. Glaisher (gebd. 15 s.) — ist in zweiter, durchgesehener Auflage erschienen; es ist ein kurzes Handbuch der Chemie und ihrer Anwendung in Marine und Heer, das dem Offizier eine Handhabe zur Einführung in die Materie gibt.

R. Escales: „Das Schwarzpulver und ähnliche Mischungen“; Leipzig, G. Fock (1,50 Mark) — ist das erste Heft eines größeren Werkes über die Explosivstoffe.

Von Fred. T. Jane: „The torpedo in peace and war“ ist bei W. Thacker & Co., London, eine zweite, unveränderte Auflage erschienen (gebd. 5 s.).

„Beskrifning öfver 35 cm torped M/03 och M/03 A, 38 cm torped M/93, M/93 A, M/93 B och M/93 C samt 45 cm torped M/93, M/99 och M/02“, utarbetad genom Kungl. Marinförvaltninges försorg; Stockholm, P. A. Norstedt & Söner (5,— Mark), nebst einem Band Tafeln — enthält eingehende, durch zahlreiche Darstellungen erläuterte Beschreibungen des schwedischen Torpedomaterials.

Bewertung der Flotten und Schiffstypen.

E. Lockroy: „Les marines française et allemande“; Paris, H. Ch. Lavauzelle (3 fr.) — enthält nur schon anderweit in Zeitschriften von dem bekannten früheren Marineminister veröffentlichte Abhandlungen.

Rechtzeitig beim Ausbruch des russisch-japanischen Krieges erschien eine zweite, durchgesehene Auflage von: Fred. T. Jane: „The Imperial Russian navy, its past, present and future“; London, W. Thacker & Co. (gebd. 25 s.). — Der Verfasser stellt der russischen Flotte das Zeugnis aus, daß sie seit Erscheinen der ersten Auflage seines Buches im Jahre 1889 wesentliche Fortschritte nicht allein an Material und Personal, sondern auch in Kriegsbrauchbarkeit gemacht habe, und daß diese besonders in den letzten

zwei Jahren unter Einwirkung des „russischen Hasdrubal“ Großfürsten Alexander Michailowitsch hervorgetreten seien; die Ereignisse haben sein Urteil nicht bestätigt.

Derselbe Verfasser hat in: „The Imperial Japanese navy“; London, W. Thacker & Co. (gebd. 21 s.) das erste ausführliche Werk über die japanische Marine, ihre Geschichte, ihr Schiffsmaterial, Organisation, Werften, Personal, Marinepolitik veröffentlicht, das bei der Unterstützung, die der Verfasser durch namhafte japanische Seeoffiziere gefunden hat, wohl auf Zuverlässigkeit Anspruch erheben darf.

Die in den früheren Berichten erwähnten Jahrbücher und Flottenhandbücher sind auch im Jahre 1904 wieder erschienen.

Besondere Erwähnung verdient: „Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen“; Berlin, E. S. Mittler & Sohn. — Aus dem reichen Inhalt seien hervorgehoben neben den politischen Rück- und Ausblicken, die das Hineinspielen der Seemachtfragen in die heutige politische Lage scharf zum Ausdruck bringen, die Aufsätze: „Der militärische Wert der Schiffsgeschwindigkeit“ und „Der heutige Stand der Unterseebootsfrage“, da sie zwei auf der Tagesordnung stehende Fragen klar und unparteiisch beleuchten.

Fred. T. Jane: „All the world's fighting ships 1904“ — zeigt einige Veränderungen gegen die früheren Ausgaben, so namentlich eine neue Zusammenstellung der Geschützwirkung verschiedener Marinegeschütze und eine Abhandlung über das Janesche Seekriegsspiel.

De Balincourt: „Les flottes de combat en 1904 (1er Juillet)“; Berger-Levrault & Cie., Paris und Nancy (gebd. 6 fr.) — ist ein durch den russisch-japanischen Krieg veranlaßter Neudruck der Ausgabe von 1903, die bezüglich der Änderungen nicht ganz zuverlässig ist, da der Verfasser sich in einem Bordkommando in Cochinchina befindet.

Organisation, Personal, Mannszucht, Uniform, Bildungswesen.

„Notre marine de guerre, réformes essentielles“, par un marin; Paris und Nancy, Berger-Levrault & Cie. (2 fr.) — schlägt verschiedene Änderungen in der Organisation des Personals vor, deren wichtigste die Bildung eines Küstenoffizierkorps zum Ersatz der Seeoffiziere in Landstellungen, um diese für Bordverwendung freizumachen, ist. Der Verfasser beleuchtet die inneren Verhältnisse und den Bildungsgang der Seeoffiziere und verlangt dessen Erweiterung.

G. Bonhomme: „Trois ans rue royale, moeurs ministérielles 1901 à 1904“; Paris, Libraire universelle (3,50 fr.). — Das ein karikiertes Bildnis des M. Pelletan als Umschlagsschmuck tragende Büchlein ist von einem wegen Geistesstörung entlassenen Beamten des Marineministeriums geschrieben und stellt sich nach der Erklärung des Ministers in der Kammer als durchaus unzuverlässige, irreführende Schmähschrift dar.

Ein brauchbares Handbuch ist: „Der Einjährig-Freiwillige und Reserveoffizieraspirant der kaiserl. deutschen Marine“; Leipzig und Frankfurt a. M., Jaegersche Verlagsbuchhandlung (0,50 Mark).

Ein Buch zur Unterstützung der Kommandanten und Gerichtsoffiziere unserer Schiffe in Behandlung strafrechtlicher Fragen und Handhabung der Militärstrafgerichts-

ordnung bietet der Marine-Oberkriegsgerichtsrat Dr. R. Eichheim in: „Handbuch des materiellen Strafrechts"; Berlin, C. Heymann (7,— Mark), das der Verfasser mit Unterstützung des Reichs-Marine-Amts herausgegeben hat.

Unter dem Titel: „Carrières maritimes" sind bei Ch. Lavauzelle, Paris, die für die Seeoffizierslaufbahn („Programme des conditions requises pour l'obtention du grade d'enseigne de vaissau sans passer par les écoles navale ou polytechnique" [0,50 Mark]) und die Marine-Ingenieurlaufbahn („Les mécaniciens de la marine de l'état" [0,75 Mark]) gültigen Prüfungs- und sonstigen Bestimmungen zusammengestellt.

„Uniform regulations for petty officers, men and boys of the fleet and for boys in the training ships" — ist bei Eyre & Spottiswoode, London (gebd. 9 d.), erschienen.

E. P. Stratham: „The story of the »Britannia«"; London, Cassel & Co. (gebd. 15 s.) — gibt einen guten Überblick über die Geschichte der englischen Seeoffiziererziehung.

B. d'Anduze: „Les écoles dans la marine"; Paris, Chapelot & Cie. (2 fr.) — fordert eine den Fortschritten der Technik entsprechende Umgestaltung der Schulen der französischen Marine in etwas einseitiger Weise.

Dienst an Bord.

Vanderdecken: „The modern officer of the watch"; Portsmouth, J. Griffin (1 s. 6 d.) — ist eine kurze und klare Zusammenstellung der dem Wachtoffizier obliegenden Pflichten, aus der Praxis für die Praxis geschrieben, und auch unseren jungen Wachtoffizieren warm zu empfehlen.

„Break", How the Navy prepares for war by Tre-Pol-Pen, with an introductory article, by Lionel Yexley; London, Westminster Press (1 s.) — gibt in populärer Form eine Beschreibung der Bordausbildung in allen Dienstzweigen der englischen Marine.

„Kogebog for den kgl. norske marine"; Horten, E. Andersen — ist auf Veranlassung der Marineintendantur ausgearbeitet und geht von dem Grundsatz aus, daß eine gut zubereitete Kost aus gesunden Nahrungsstoffen die Grundlage des körperlichen Wohlbefindens und der Leistungsfähigkeit der Schiffsbesatzungen bildet.

Küstenverteidigung.

Das vom französischen Kriegsministerium genehmigte „Règlement sur le service des bouches à feu de côte" ist durch die bei H. Charles Lavauzelle, Paris, erschienene zweite Partie: „Description du matériel" (gebd. 1,80 Mark) vervollständigt worden.

Die „Notes on the application on position finders to coast-batteries" sind in nachgesehener Auflage bei Eyre & Spottiswoode, London (3 d.), in Vertrieb gegeben.

Das „Handbook for the use of electricians in the operation and care of electrical machinery and apparatus of the U. S. seacoast defences", im Auf-

trage des kommandierenden Generals der Armee zusammengestellt, ist in zweiter Auflage in Washington, Government Printing Office (gebd. 15 s.), herausgegeben, und enthält Beschreibungen und Ansichten der in der Küstenverteidigung verwendeten elektrischen Maschinen und Apparate.

Seetransportwesen.

Während wir in früheren Berichten über Pferdetransporte über See nur englische Schriften anführen konnten, ist diesmal das erste aus reicher, praktischer Erfahrung heraus geschriebene deutsche Werk: L. Kirsten: „Pferde an Bord; Erfahrungen, gesammelt auf dem Pferdetransport von China nach Deutschland vom 12. Juli bis 2. Oktober 1901"; Leipzig und Berlin, Giesecke & Devrient (2,— Mark) zu vermerken. Da der Transport nach 52tägiger Seereise ohne Verluste gelandet wurde, so dürften die getroffenen Einrichtungen mustergültig sein.

„Transports maritimes. Dispositions spéciales aux transports entre la France, l'Algérie, la Tunisie, la Tripolitaine et le Maroc"; Paris, H. Charles Lavauzelle (1,— Mark) — enthält den Vertrag mit drei französischen Dampfergesellschaften über die Beförderung von Personal und Material sowie die Vorschriften über die Unterbringung der Mannschaften und die Kriegsleistungen.

„Instruction pour l'exécution des transports de la guerre par navires de commerce"; Paris, H. Charles Lavauzelle (broschiert 1,05 Mark) — ist neu herausgegeben.

Verwaltung.

P. Koch: „Einführung in die Marineverwaltung"; Leipzig, Dürrsche Buchhandlung (gebd. 1,20 Mark) — ist ein für deren Anfänger bearbeiteter Leitfaden, der sich auf die Darstellung der Organisation und der allgemeinen Grundsätze beschränkt und im Verein mit dem Marine-Taschenbuch eine vorhandene Lücke bestens ausfüllt.

„Bokföringen ombord af flottans fartyg"; Karlshamn, E. G. Johansson (4,— Mark) — enthält sämtliche Vorschriften nebst Mustern für die Rechnungslegung an Bord der schwedischen Marine.

Zu der bekannten inhaltlichen „Zusammenstellung der in den Marineverordnungsblättern und Marinebefehlen enthaltenen Verfügungen usw." von W. Holdorf ist bei C. Schaidt, Kiel: „Nachtrag I, nebst handschriftlichen Berichtigungen (broschiert 2,50 Mark), erschienen, der von P. Matthes bearbeitet ist.

Die Kauffahrtei.

Allgemein.

E. Murken: „Die Grundlagen der Seeschiffahrt"; Berlin, E. S. Mittler & Sohn (2,25 Mark). — Der Verfasser dieser vorzüglichen ökonomisch-politischen Studie behandelt nacheinander die geographisch-technischen, die ökonomischen und politisch-rechtlichen Faktoren der Handelsschiffahrt, wenn auch nur in kurzen Umrissen, systematisch als erster in Deutschland und betont zum Schluß, daß es darauf ankomme, in kritischen Zeiten die Freiheit der Meere für unsere Schiffahrt zu sichern.

Philip: „Mercantile marine atlas of the world"; London, G. Philip & Son (gebd. 3 £ 5 s.) — bietet außer der Darstellung der physikalischen Verhältnisse

aller Meere die Dampferwege, Seekabel in allen Ozeanen, denen Hafenpläne beigefügt sind, ein ausführliches Verzeichnis aller Hafenplätze und die Nationalflaggen, die Hausflaggen und Schornsteinabzeichen der Postdampferlinien. Die Karten sind als Merkatorsprojektion ausgeführt und gestatten durch Einzeichnung der Meridiane und Breitenparallele von 10° zu 10° ein leichtes Auffinden der gesuchten Orte.

L. U. Orrego: „Nuestra marina mercante 1810—1904“; Valparaiso, Talleres typograficos de la armada — gibt eine Geschichte der chilenischen Kauffahrtei.

Reederei.

E. Loeb und B. H. Moltmann: „Die großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften, ihre finanzielle Lage und ihre finanziellen Aussichten“; Berlin, Finanzverlag (1,50 Mark) — will einem größeren Publikum die auf Grund eingehender Untersuchungen mit den Leitern der großen Reedereien gewonnene Erkenntnis der finanziellen Seite dieser Unternehmungen vermitteln.

R. Schachner: „Das Tarifwesen in der Personenbeförderung der transozeanischen Dampfschiffahrt“ („Volkswirtschaftliche Abhandlungen der badischen Hochschulen“, VII. Band, Heft 2); Karlsruhe, G. Braun (4,— Mark) — behandelt diese für die wirtschaftliche Bedeutung unserer großen Dampferlinien so wichtige Frage, doch sind die Ergebnisse nicht ganz einwandfrei, seine Unterlagen, soweit sie die Selbstkosten der Dampfer betreffen, lückenhaft.

Das „Jahrbuch der Reedereien und Schiffswerften für 1904“ ist als zweiter Jahrgang von „Asches Jahrbuch der Reedereien und Schiffswerften“ in Hamburg, Verlagsanstalt [vormals J. F. Richter] (gebd. 5,— Mark), erschienen und durch die Bilanzen der deutschen Reedereien vermehrt worden.

Neu erschienen ist das „Annuaire du comité central des armateurs de France“; Paris, Chaix (gebd. 30 fr.), das vollständigen Aufschluß über alle Reedereien, Verbände der Reeder und Schiffsleute, Seeversicherungswesen, Schiffslinien, Staatsaufsicht, Gesetzgebung, Hafenverhältnisse gibt.

Bergungs- und Versicherungswesen.

L. Beirnaert: „L'assistance en mer, étude théorique et pratique“; Dunkerque, Minet-Presca (6,50 Mark) — gibt eine geschichtliche Übersicht der Rechtsverhältnisse der Hilfeleistung in Seenot und fordert eine internationale gesetzliche Regelung auch für die Hilfeleistung bei Unfällen, die nicht mit Schiffszusammenstößen zusammenhängen.

J. Chardon: „Manuel de sauvetage maritime“; Paris, A. Challamel — ist in neuer Auflage erschienen und entsprechend den Anforderungen in der Prüfung zum Seeschiffer gestaltet (gebd. 6 fr.).

P. Govare: „L'assurance maritime anglaise“; Paris, A. Challemel (3 fr.) — gibt nach einem kurzen geschichtlichen Rückblick die heute geltenden Versicherungsbedingungen.

Gesetzliche Vorschriften, Personal, Staatsunterstützung.

R. Herrmann hat in: „Die Vorschriften über die Führung und Behandlung des Schiffstagebuches“; Berlin, R. v. Deckers Verlag [G. Schenck] (0,80 Mark) — eine

Textausgabe dieser mit Anmerkungen und Auszügen aus den in Betracht kommenden Gesetzen und Verordnungen gegeben, die bei der dienstlichen Stellung des Verfassers als zuverlässig anzusehen sind.

Die Verhandlungen des Vereins für Sozialpolitik über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter sind in den „Schriften des Vereins für Sozialpolitik", CXIII.; Leipzig, Duncker & Humblot (6,80 Mark) — veröffentlicht worden.

F. Beyer: „Die Delikte der Schiffsleute nach gemeinem deutschen Recht"; Leipzig, Veit & Co. (3,— Mark) — ist eine erschöpfende Zusammenstellung und Würdigung des Gegenstandes.

Zum ersten Male erscheint: „Kalender für Seemaschinisten 1904", unter Mitwirkung anderer herausgegeben von Dr. G. Bauer — München und Berlin, R. Oldenbourg (gebd. 6,— Mark) —, der außer den mathematischen Grundlagen die gesamte Maschinenkunde und eine Abhandlung über seemännische Fragen bringt.

Das Bureau des Industrierates im k. und k. Handelsministerium hat für das vom ständigen Verkehrs- und Tarifausschusse des Industrierates zur Vorbereitung der Anträge, betreffend den Seeverkehr, eingesetzte Subkomitee die „Gesetze und Verträge der Post- und Schiffahrtslinien in den Seestaaten der Erde" bearbeitet und in Wien bei der k. und k. Hof- und Staatsdruckerei in Druck gelegt. (64,— Mark.)

Häfen und Abgaben.

Turnbulls „Dock and Port Charges for Great Britain and Ireland" (21 s. 6 d.) — ist in achter Auflage erschienen.

A. Durand: „La politique française à l'égard des ports maritimes sous la troisième Republique"; Paris, A. Pedone — leitet aus den Ergebnissen des bisherigen Verfahrens die Forderung weitestgehender Dezentralisation ab und stimmt darin mit Charles Roux („La marine marchande") überein.

Baron Guillaume: „L'Escaut depuis 1830"; Bruxelles, A. Castaigne (15 fr.) — gibt im Zusammenhange alle auf die Schelde bezüglichen internationalen Abmachungen seit 1830, die zur Verbesserung des Fahrwassers und Ausbau der Häfen ausgeführten Arbeiten, die Befestigungsanlagen und Verteidigungseinrichtungen und die schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen.

Der „Rapport consulaire sur l'année 1903", par Gast. H. Müller, Consul général de Roumainie à Rotterdam; Rotterdam, Niggh & van Ditmar — enthält eine ausführliche, mit Plänen und Ansichten versehene Beschreibung des Hafens von Rotterdam und seiner Schiffahrtseinrichtungen vom Ingenieur H. A. van Ysselstein, Unterdirektor der öffentlichen Arbeiten in Rotterdam.

H. A. van Ysselstein: „Le port de Rotterdam" — ist in zweiter Auflage bei Niggh & van Ditmar, Rotterdam — erschienen und enthält alles Wissenswerte über die Anlagen und den Betrieb im Hafen.

Baron Quinette de Rochemont und H. Vétillart: „Les ports maritimes de l'Amérique du Nord sur l'Atlantique". — Hiervon ist Vol. III: „Les ports des États-Unis" in Paris bei Ch. Dunod (mit Atlas zusammen 40 fr.) erschienen.

Binnenschiffahrt.

G. Noack: „Das Stapel- und Schiffahrtsrecht Mindens vom Beginn der preußischen Herrschaft 1648 bis zum Vergleiche mit Bremen 1769"; Hannover und Leipzig, Hahnsche Buchhandlung (2,40 Mark). — Diese im Auftrage des Historischen Vereins für Niedersachsen bearbeitete und als Band XVI seiner Zeitschrift, „Quellen und Darstellungen der Geschichte Niedersachsens", veröffentlichte Arbeit bietet angesichts der schwebenden Verhandlungen wegen Verbesserung des Fahrwassers der Oberweser allgemeineres Interesse.

J. Lill: „Maintal, Main und Mainschiffahrt"; Berlin-Grunewald, A. Troschel (1,— Mark) — ist ein Führer für diese Gebiete.

„Canals and other waterways in Belgium"; London, Eyre & Spottiswoode (8½ d.) — gibt einen dem englischen Parlamente vorgelegten Konsularbericht über diese so wichtigen Verkehrswege mit Karte der Wasserwege und bildlicher Darstellung des Verkehrs auf ihnen.

F. Maury: „Le port de Paris, hier et demain"; Paris, Guillaumin & Cie. (3,50 fr.) — gibt eine auf archivarischen Untersuchungen gegründete Geschichte der Rolle, die Paris als Hafen im Binnenschiffsverkehr spielt, und weist seinen Nutzen im wirtschaftlichen Leben nach, der wesentlich größer sein könnte, wenn die Hafenanlagen zeitgemäß erweitert und direkt mit der See verbunden würden.

Seefischerei.

R. Dittmer und H. V. Buhl: „Seefischereifahrzeuge und -Boote ohne und mit Hilfsmaschinen"; Hannover und Leipzig, Hahnsche Buchhandlung (gebd. 6,— Mark) — ist vom Seefischereiverein herausgegeben und behandelt eingehend den Bau, die Einrichtung und die Betriebskosten der zur Zeit gebräuchlichen Seefischereifahrzeuge.

„Manual of fisheries (Ireland) Acts"; Dublin, A. Thom & Co. (2 s.) — enthält die auf die Binnen- und Seefischerei bezüglichen Gesetze und das Fischereiabkommen der Nordseestaaten.

„Deutscher Seefischerei-Almanach für 1904" ist wiederum vermehrt durch Leuchtfeuerverzeichnis, Hafenpläne und Segelanweisungen.

Segelsport.

E. Mylius: „Der Küstensegler"; Berlin, Wassersport-Verlag (gebd. 5,— Mark) — ist ein vorzüglicher Ratgeber für Liebhabersegler, aus dem auch der Berufssegler lernen kann.

Lehmann-Felskowski: „Die Kieler Woche".

Unter dem Titel „»Die Yacht«, illustrierte Zeitschrift für Yachtwesen, Wassersport, Reisen, Motor- und Schiffbau" ist unter Redaktion des bekannten Marineschriftstellers H. Méville im eigenen Verlage, Berlin, eine Halbmonatsschrift in vornehmer Ausstattung erschienen. (12,— Mark.)

Th. F. Day: „Hints to young yacht skippers"; New York und London, The Rudder publishing Co. (gebd. 5 s.) — ist für Anfänger im Segelsport geschrieben

und gibt kurze, klare, auf langer Erfahrung beruhende Anweisungen für den Kauf, Ausrüstung, Bedienung und Handhabung von Yachten unter allen Verhältnissen.

Dixon Kemps „Manual of yacht and boat sailing“ ist in neuer und zehnter Auflage, nachdem Dixon Kemp bei der Drucklegung der neunten Auflage 1899 das Zeitliche gesegnet hatte, von Brooke Heckstall-Schmidt bei H. Cox, London (gebd. 25 s.), herausgegeben worden und durch Aufnahme auch älterer, erprobter Typen, z. B. Fischerfahrzeuge, vervollständigt worden. Der Abschnitt über Segel und deren Behandlung ist von dem bekannten Th. Ratsey durchgesehen worden. Neu hinzugefügt ist ein von Kapitän E. du Boulay behandelter Abschnitt über Motorfahrzeuge.

N. L. Skene: „Elements of yacht design“; New York, The Rudder publishing Co. (gebd. 10 s.) — will eine zur Zeit bestehende Lücke in der amerikanischen Literatur ausfüllen und ist vom rein praktischen Standpunkte aus geschrieben, wie auch die Kurvenreihe zur Bestimmung der Abmessungen für Segelyachten verschiedener Größe beweisen, die aus einer großen Zahl von Plänen ausgeführter Bauten abgeleitet sind. Der Verfasser gibt auch Methoden zur Bestimmung der Stabilität eigens zum Gebrauch für Fahrzeuge.

W. P. Stephens: „American yachting“; New York, The Macmillan Co. (gebd. 8 s. 6 d.) — gibt die Geschichte des Yachtsports in den Vereinigten Staaten.

Unterseeische Kabel, Seeverkehr.

O. Moll: „Die Unterseekabel in Wort und Bild“; Köln, Westdeutscher Schriftenverein (gebd. 3,— Mark) — ist zwar nur für die reifere Jugend geschrieben, gibt aber eine auch für weitere Kreise nützliche Darstellung des Seekabelwesens.

A. Gay: „Les câbles sousmarins, travaux en mer“; Paris, Gauthier-Villars (2,50 fr.) — behandelt die Kabellegeschiffe, ihre Einrichtungen und Maschinen sowie das Auslegen, Prüfen, Ausbessern der Kabel und ihre Benutzung im Telegraphendienst.

Von dem Familien-Telegraphenschlüssel von C. Bödicker ist eine zweite, vermehrte und verbesserte Auflage bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin (gebd. 5,— Mark) erschienen.

O. Jentsch: „Unter dem Zeichen des Verkehrs“; Stuttgart und Leipzig, Deutsche Verlagsanstalt (gebd. 5,— Mark) — sei hier erwähnt, weil der Verfasser im letzten Abschnitt: „Die Schiffahrt“ und auch die Kriegsmarine behandelt.

Seemannschaft.

R. Banning hat im Osterprogramm der Gelehrtenschule des Johanneums zu Hamburg eine Abhandlung: „Zur Theorie des Segelns“ veröffentlicht. Hamburg, Lübke & Wolf (2,50 Mark).

Wilson-Barker: „A manual of elementary seamanship“; London, Ch. Griffin & Co. — ein kurz, zum Teil zu kurz zusammengedrängtes Handbuch der Seemannschaft.

C. Hitch: „A handbook of sailing“; London und New York, J. Jane (gebd. 1 s.) — ist eine kurzgefaßte Anleitung zum Bootssegeln für Liebhaber.

O. S. Giertsen: „Lommebog for styrmaend“; Bergen, J. Anderssen (2,80 Mark). — Der Verfasser, Lehrer an der Seemannsschule in Bergen, gibt eine klare, durch Abbildungen erläuterte Darstellung moderner Seemannschaft.

Die vom Board of trade aufgestellten „Instructions as to the survey of lights and fog signals“ sind nachgesehen und neu herausgegeben bei Eyre & Spottiswoode, London, zu beziehen (2 d.).

Steuermannskunde.

„Die Wege und Entfernungen zur See im Weltverkehr“, herausgegeben von Dr. R. Jannasch; Berlin, „Export“ (3,— Mark) — gibt in Tabellenform, nach Meeren geordnet, die Entfernungen zwischen den für den Seeverkehr wichtigsten Orten. Eine Weltkarte mit den Dampferlinien vervollständigt das nützliche Nachschlagebuch.

Von Breusings „Steuermannskunst“ ist bereits eine Neuauflage in der von Dr. F. Schilling im Verein mit Dr. O. Fulst und Dr. H. Meldau neu bearbeiteten und herausgegebenen Fassung, im ganzen die siebente Auflage, bei M. Heinsius Nachf., Leipzig (12,— Mark), nötig geworden, die außer einigen Verbesserungen nur im Abschnitt „Der Kompaß an Bord eiserner Schiffe“ erhebliche Änderungen und Zusätze aufweist, die diesen so überaus wichtigen Stoff für die Praxis leichter verwertbar machen.

F. Schulze: „Nautik“; Leipzig, G. J. Göschen — ist in zweiter, vollständig umgearbeiteter Auflage nach 6 Jahren schon erschienen (gebd. 0,80 Mark).

E. Gelcich: „Die astronomische Bestimmung der geographischen Koordinaten (Die Erdkunde)“; Leipzig und Wien, F. Deuticke (5,— Mark) — wird sich dem Seeoffizier, namentlich im Vermessungsdienste, sehr nützlich erweisen. Es enthält auch die in der Navigation üblichen Methoden astronomischer Ortsbestimmung.

H. C. E. Martus: „Astronomische Erdkunde, ein Lehrbuch angewandter Mathematik“, große Ausgabe — ist in dritter, neu durchgearbeiteter Auflage bei C. A. Koch, Leipzig (9,— Mark) erschienen und wird Navigationslehrern und Navigationsschullehrern ein nützliches Hilfsmittel sein.

C. Mennenga: „Sammlung von Aufgaben zur Vorbereitung für die Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt; Emden und Borkum, W. Heynel (gebd. 2,— Mark) — ist die erste derartige, gedruckt vorliegende Sammlung.

J. Gill: „Textbook on navigation and nautical astronomy“, new edition, augmented and rearranged by W. Merrifield; New York und Bombay, Longmans, Green & Co. (gebd. 10 s. 6 d.) — ist vorzugsweise für den Gebrauch der Handelsflotte bestimmt.

W. Hall: „Modern navigation“; London, University Tuterial Press (gebd. 6 s. 6 d.). — Das Buch behandelt die gesamte Navigation mit kurzer mathematischer Begründung, gibt die Rechnungsformeln, die anzustellenden Beobachtungen, Uhrvergleiche, eine große Anzahl von Rechnungsbeispielen und Aufgaben mit Lösungen und die erforderlichen Angaben des nautischen Jahrbuches. Es berücksichtigt auch die Standlinie und behandelt die Fehlerquellen. Für den geringen Umfang — 363 Seiten Kleinquart — bietet das Büchlein außerordentlich viel für den praktischen Navigateur.



„The American practical navigator“, von Nathaniel Bowditch, ist in der von P. H. Cooper und G. W. Logan nachgesehenen Ausgabe in zweiter Auflage vom U. S. Hydrographic Office in Washington, Government Press, herausgegeben.

G. W. Littlehales: „Modern nautical astronomy comprising the simultaneous deduction without computation of the geographical position and the true bearing together with a simple process of identifying an observed celestial body“; Washington, Mondus Publishing Co. (gebd. 25 $.).

D. Wilson-Barker und W. Allingham: „Navigation practical and theoretical“ — ist in zweiter, durchgesehener Auflage in London bei Ch. Griffin & Co. (gebd. 3 s. 6 d.) erschienen; es behandelt nur die terrestrische Navigation in ziemlich einfacher Darstellung und als Anhang die Anforderungen der englischen Schifferprüfung.

J. Posthumus: „Eerste beginselen der theoretischen zeevaartkunde“; Groningen, P. Nordhoff (1,75 fl.) — ein zum Gebrauch an Seefischer- und Seefahrtsschulen sowie zur Vorbereitung zum Steuermann auf kleiner Fahrt bestimmtes Werk, das sich der meist geringen Vorbildung der Schüler anzupassen bemüht, wenn ihm dies auch nicht ganz gelingt, und es manches enthält, das besser fortgeblieben wäre, dagegen auch Lücken aufweist, z. B. über das Kompaßwesen und den Gebrauch der Spiegelinstrumente.

Rodler de Aquino: „A navegação sem logarithmos“; Rio de Janeiro, Imprensa nacional (7,20 Mark) — enthalten Tafeln zur Höhenbestimmung nach der Methode Marq St. Hilaire.

P. Constan: „Recueil de tables permettant de simplifier et d'abréger les calculs nautiques“; Saint-Brienc, F. Guyon (2,50 fr.). — Die Sammlung enthält keine neuen Tafeln, sondern nur eine Zusammenstellung schon bekannter, in deutschen nautischen Tafeln oder Lehrbüchern der Navigation aufgenommener.

J. de Rey-Pailhade und A. Ch. Souffray: „Ephémères astronomiques décimales pour le méridien de Paris à l'usage des astronomes et des navigateurs pour l'an 1905“; Paris, Gauthier-Villars (5,20 Mark) — ist das erste praktische Ergebnis der auf Einführung der Dezimalteilung des Kreises gerichteten Bestrebungen auf astronomischem Gebiete.

P. Bossen und D. Mars: „Zeevaartkundige Tafeln voor Circum-meridianswaarnemingen, met toepassing op de plaatsbepaling door hoogtelijnen (breedte 0°—75°, declinatie 0°—78°, uurhook 0^h—2^h, Azimut 0—36°)“; Groningen, P. Nordhoff (2,25 fl.). — Die Tafeln liefern in gedrängter Form alles zur Verwendung von Circum-Meridianhöhen zur Breitenbestimmung, zur Besteckbestimmung mit Hilfe der Höhenlinien, zur Kompaßkontrolle erforderliche in für die praktische Schiffahrt genügend weiten Grenzen. Die Erklärungen sind außer in holländischer auch in englischer Sprache gegeben, die Tafeln sind für Verwendung bei der Längen- und bei der Höhenmethode eingerichtet.

Seevermessung, Segelanweisungen.

P. L. Cattolica: „Trattato di Idografia“, Genova, Istituto idografico; parte terza: „Nozioni di astronomia geodetica“ (gebd. 12,00 Mark) — gibt die

Instrumente und Methoden, die zur Bestimmung der Scheitelpunkte und Kreise des geodätischen Netzes zur Vornahme topographischer und hydrographischer Aufnahmen verwendet werden. (Vergleiche „Marine-Rundschau", 1902, S. 1002.)

Vom Reichs-Marine-Amt herausgegebene Segelhandbücher:

„Segelhandbuch für die Nord- und Westküsten Spaniens und Portugals" (gebd. 5,— Mark); nebst einem Beiheft, enthaltend 44 Tafeln und 224 Küstenansichten (gebd. 5,— Mark). Berlin, E. S. Mittler & Sohn.

In Vertrieb bei Dietrich Reimer, Berlin:

„Segelhandbuch für die Ostsee", 3. Abteilung; vierte Auflage (gebd. 3,50 Mark).

„Segelhandbuch für die Nordsee", Teil I, Heft 4: Die Hoofden; vierte Auflage (gebd. 3,— Mark).

„Segelhandbuch für die Nordsee", Teil II, Heft 2: Shetlands-Inseln usw.; dritte Auflage (gebd. 3,60 Mark).

„Segelhandbuch für den Englischen Kanal". 1. Teil, dritte Aufl.

Vom Hydrographischen Dienst des Generalstabes der französischen Marine ist eine Sammlung: „Depôts de Charbon" an Stelle der gleichen Veröffentlichung vom Jahre 1893 herausgegeben worden; Paris, Imprimerie Nationale (6 fr.).

Witterungs- und Meereskunde.

Hahn: „Das Wetter, der Wind und die Strömungen der Meere"; Hamburg, Eckardt & Meßtorf (gebd. 4,50 Mark) — gibt eine Darstellung dieser für den Seemann so wichtigen Wissensgebiete dem Bedürfnisse der Seepraxis entsprechend mit drei Karten, die aber nicht überall einwandsfrei ist.

Leonhard Weber: „Wind und Wetter"; fünf Vorträge über die Grundlagen und wichtigeren Aufgaben der Meteorologie; Leipzig, G. Teubner (gebd. 1,25 Mark); 55. Bändchen „Aus Natur und Geisteswelt" — gibt einen kurzen, klaren Überblick über diese für den Seemann so wichtige Frage.

G. Rung: „Répartition de la pression atmosphérique sur l'Europe observée de 1881 à 1895 et direction moyenne du vent sur les littoraux"; Kopenhagen, Gyldendahl (21,50 Mark). — Die letzte Arbeit des inzwischen verstorbenen Unterdirektors des königl. dänischen meteorologischen Instituts gibt in 4 Tafeln und 12 Karten die Mittelwerte dieser meteorologischen Elemente für jeden Monat des Jahres.

Von den „Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin", herausgegeben von deren Direktor F. Frhr. v. Richthofen (Berlin, E. S. Mittler & Sohn) ist erschienen: Heft 6: „Die deutschen Meere im Rahmen der internationalen Meeresforschung", Vortrag von Dr. Krümmel.

A. Zöppritz: „Gedanken über Flut und Ebbe"; Dresden, H. Schultze (1,— Mark) — versucht die geltende Ansicht über die Entstehung der Gezeiten als unbegründet darzustellen und setzt an Stelle von Mond und Sonne als Ursachen irdisch-magnetische Einflüsse.

C. Thoulet: „L'Océan ses lois et ses problèmes"; Paris, Hochette & Cie. (12 fr.) — eine physikalische Meereskunde.

Das Königlich Niederländische meteorologische Institut hat unter dem Titel: „Observations océanographiques et météorologiques dans la région du courant de Guinée (1855—1900)“; Utrecht, Kemink & Zoon — eine zweite Auflage des im Jahre 1895 veröffentlichten Werkes: „De Guinea en Equatorial stroomen“ veranstaltet, in der der Hauptwert auf die graphische Darstellung der Ergebnisse für den Seemann und den Forscher gelegt ist.

Der durch seine Gezeitenforschungen im Holländisch-Indischen Archipel bekannte J. P. van den Stock hat die Ergebnisse seiner Forschungen an der Niederländischen Küste der Nordsee in: „Etudes des phénomènes de marée sur les côtes Néerlandaises“; Utrecht, Kemink & Zoon, niedergelegt.

Über die Südpolarforschungsreisen der letzten Jahre sind Reiseberichte veröffentlicht:

E. von Drygalski: „Zum Kontinent des eisigen Südens. Deutsche Südpolarexpedition, Fahrten und Forschungen des »Gauß« 1901 bis 1903“; Berlin, G. Reimer (gebd. 20,— Mark).

J. Bull: „Südwärts! Die Expedition von 1893 bis 1895 nach dem südlichen Eismeere.“ Aus dem Norwegischen von M. Longfeldt, Leipzig.

Dr. Otto Nordenskjöld, G. Gunnar Andersson, C. A. Larsen und C. Skottsberg: „Antartic. Zwei Jahre in Schnee und Eis am Südpol“, übersetzt von M. Mann; Berlin, D. Reimer (gebd. 12,— Mark).

G. Lecointe: „Im Reiche der Pinguine.“ Ins Deutsche übersetzt von W. Weismann. Halle a. S., Gebauer-Schwetschke (8,— Mark) — bringt Schilderungen von der Fahrt der „Belgica“ zur Erforschung der Südpolargegenden unter Baron de Gerlache, an der der Verfasser als zweiter im Kommando teilnahm.

Die wissenschaftlichen Ergebnisse der belgischen Südpolforschungsfahrt liegen nunmehr auf Kosten der belgischen Regierung gedruckt vor: „Résultats du voyage du S. Y. »Belgica« en 1897—1898—1899 sous le commandement de Gerlache de Gomery, Zoologie: A. W. Waters“; Bruxelles, O. Schepens & Co.

Schiffbau.

Lehmann-Felkowski: „The shipbuilding industry of Germany“; Berlin, Boll & Pickardt (gebd. 10 s. 6 d.) — ist ein englischer Auszug der früheren Werke des Herausgebers „Volldampf voraus“ und „Deutschlands Schiffbauindustrie“, der im Auslande der deutschen Schiffbauindustrie die gebührende Wertschätzung sichern will.

N. Barnaby: „Naval development in the century“; London, W. & R. Chambers (gebd. 6,— Mark) — gibt eine von berufenster Feder geschriebene Übersicht über das weite Gebiet des Kriegs- und Handelsschiffbaues und seiner Hilfsindustrien, der Bemannungsfrage und schließlich der Marinepolitik.

G. Dagnaud: „La condition des ouvriers des arsenaux de la Marine“; Paris, V. Giard & E. Brière (3,20 Mark) — eine erschöpfende wirtschaftliche und soziale Untersuchung, die der Verfasser, ein Ministerialbeamter, mit Genehmigung des

Marineministers veröffentlicht und mit Vorschlägen schließt, die erreichen sollen: „Billigere Herstellung, indem man teurer Arbeiter löhnt, die kürzere Zeit arbeiten“

E. Schümann: „Lichtbilder von der Königlichen Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau zu Berlin“, als Handschrift gedruckt (25,— Mark) — gibt eine Anzahl Darstellungen mit Erläuterungen, die über das Wesen des Modellversuchsbeckens Aufschluß geben.

E. L. Attwood: „War-ships, a text-book on the construction, protection, stability, turning etc. of war vessels“; London, Longmans, Green & Co. (gebd. 10 s. 6 d.); — der Verfasser, Vortragender am Naval College in Greenwich, gibt auf Anregung älterer Seeoffiziere dem Seeoffizier ein von dessen Standpunkt aus geschriebenes Werk über das Kriegsschiff, das also die Führung und Erhaltung, die Ausnutzung der technischen Einrichtungen in den Vordergrund stellt. Am Schluß sind als Anhang Fragen aus den einzelnen Abschnitten gestellt, an denen der Lesende sein Wissen prüfen kann.

A. C. Holms: „Practical shipbuilding“; London, New York und Bombay, Longmans, Green & Co. (gebd. 48 s.) — behandelt die Arbeit des Schiffbauers von der Vorbereitung des rohen Materials bis zur vollständigen Ausrüstung einschließlich der Instandhaltung und Ausbesserung des fertigen Schiffes lediglich vom praktischen Standpunkte aus, und erläutert die Arbeiten durch eine große Zahl von Abbildungen, die in einem Atlas zusammengefaßt sind.

H. Owen: „Aids to stability: a practical and comprehensive guide to the general principles of ship stability, designed to meet the present requirements of the mercantile marine“; New edition; Glasgow, J. Brown & Son (gebd. 3 s. 6 d.) — scheint durchaus geeignet, die für die Praxis so wichtige Stabilitätsfrage den Schiffsführern klar zu machen und gibt ihnen in den Tabellen Hilfsmittel zur Beaufsichtigung des Ladens im Hinblick auf die Stabilität ihres Schiffes.

G. Simpson: „The naval constructor, a vademecum of ship design for students, naval architects, shipbuilders and owners, marine superintendents, engineers and draughtsmen“; New York, D. van Norstrand; London, Kegan Paul, Trench, Trübner & Co. (gebd. 16 s.) — gibt kurze, klare Antworten auf alle Fragen der Theorie und Praxis des Schiffbaues und enthält eine große Zahl von Gebrauchstabellen, unter anderm auch Verwandlungstabellen für metrisches und englisches Maß.

Th. H. Watson: „Naval architecture: a manual on laying off“; London, Longmans, Green & Co. — ist in dritter Auflage bereits seit 1898 erschienen, was für die praktische Brauchbarkeit dieses Hilfsmittels des Zeichners spricht.

C. H. Peabody: „Naval architecture“; New York, J. Wiley & Son (gebd. 30 s. 6 d.) — behandelt nur die Theorie des Schiffbaues, diese aber so erschöpfend, daß es als Lehrbuch zum Selbstunterricht dienen kann.

A. Duroy de Brignac: „Remarques sur la stabilité des bateaux à hélice dans le roulis et les girations“; Paris, Béranger (3,50 fr.) — gibt eine vereinfachte Methode zur Bestimmung der Stabilität unter Ausschaltung des Metazentrums an, indem er davon ausgeht, daß die Voraussetzungen für die geometrische Berechnung nicht zutreffen.

Schiffsmaschinenbau und -Betrieb.

Von G. Bauer: „Berechnung und Konstruktion der Schiffsmaschinen und Kessel“ ist eine zweite, vermehrte und verbesserte Auflage schon nach kaum mehr als Jahresfrist bei R. Oldenbourg, Berlin und München (gebd. 15,50 Mark) nötig geworden, in der die Abschnitte über Anordnung der Hauptmaschinen und Wasserrohrkessel wesentlich erweitert sind, die Dampfturbine für den Schiffsbetrieb aber mangels genügender praktischer Erfahrung noch nicht behandelt ist.

„Die Wasserrohrkessel der Kriegs- und Handelsmarine, ihre Bauart, Wirkungsweise, Behandlung und Bedienung“ von † Walter Leps, fortgesetzt und beendet von Max Dietrich, Rostock, C. J. E. Volckmann (gebd. 10,— Mark).

Das englische Committee on naval boilers hat die Ergebnisse seiner Untersuchungen bei Eyre & Spottiswoode, London, veröffentlicht:

Vol. II/III: „Report on trials of H. M. S. »Medusa« and »Medea«.“

Vol. IV: „Report on trials of H. M. S. »Hermes«.“

„Reeds Light marine machinery“, von J. D. Young; Sunderland, Th. Reed & Co. — behandelt die Maschinen kleinerer Schiffe wie Yachten, Fischereifahrzeuge und auch die Turbinen- und die Ölmaschinen.

A. E. Seaton: „Manual of marine engineering“ — ist in 15. Auflage bei Ch. Griffin & Co., London, erschienen (gebd. 25 s.).

A. E. Tompkins: „A text-book of marine engineering“; Portsmouth, H. Griffin & Co. (gebd. 15 s.) — ist in zweiter, verbesserter Auflage erschienen und berücksichtigt auch die Turbinen, es umfaßt den Lehrgang in Maschinenkunde auf dem Royal Naval College in Greenwich, an dem Verfasser Lehrer ist, und bringt als Anhang auch Prüfungsaufgaben.

J. K. Barton: „Naval engines and machinery. A text-book for the instruction of midshipmen at the U. S. Naval Academy“; Annapolis, M. D., U. S. Naval Institute (gebd. 36,— Mark) — soll den Schülern eine allgemeine Kenntnis der für den Marineingenieur wichtigsten Zweige der Maschinenkunde im Hinblick auf die praktische Verwendung bieten und beschränkt sich daher auf den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung der auf Kriegsschiffen vorhandenen Maschinen. Da nur die in der Vereinigten Staaten-Marine tatsächlich vorhandenen behandelt und durch Zeichnungen erläutert werden, so ist das Buch auch für Außenstehende wertvoll.

Über die Turbinen, insonderheit ihre Anwendung auf Schiffen, handeln:

M. Dietrich: „Die Dampfturbine von Zoelly“; Rostock, C. J. E. Volckmann; dritte Auflage (1,50).

„Die Heißluftturbine (Feuerturbine) und ihre Vorzüge“ von Dr. F. Stolze-Charlottenburg; Rostock, C. J. E. Volckmann (1,50 Mark).

R. Mewes: „Dampfturbinen, deren Entwicklung, Bau, Leistung und Theorie nebst Anhang über Gas- und Druckluftturbinen“; Berlin, M. Kraye (7,50 Mark) — gibt eine zusammenfassende Darstellung der Entwicklungsgeschichte und des heutigen Standes der Dampfturbine.

G. Neudeck: „Die Dampfturbine"; Kiel, P. Toeche (2,80 Mark) — gibt eine gedrängte, gemeinverständliche Übersicht über die verschiedenen Systeme, die Theorie und ihre Arbeitsweise im Vergleich mit der Kolbendampfmaschine.

Das gleiche Gebiet behandelt in umfassenderer Weise G. Hast: „Les turbines à vapeur"; Paris, Gauthier-Villars (4 fr.), das insbesondere die Versuche der englischen Marine mit heranzieht.

H. Wagner: „Die Dampfturbinen, ihre Theorie, Konstruktion und Betrieb"; Hannover, Gebr. Jänicke (8,— Mark) — behandelt den Stoff vom Standpunkte des Turbinenpraktikers.

Zwei neue deutsche technische Zeitschriften, die bei der sich anbahnenden Einführung des Turbinenbetriebes an Bord Beachtung verdienen, sind die Monatsschrift: „Die Turbine", Zeitschrift für modernen Schnellbetrieb, für Dampf-, Gas-, Wind- und Wasserturbinen; Berlin, M. Krayn (vierteljährl. 3,— Mark) — und die Halbmonatsschrift: „Zeitschrift für das gesamte Turbinenwesen", Wasserturbinen, Dampfturbinen mit Einschluß des Turbodynamos und der Turbinenschiffe sowie der Kreiselpumpen und Gebläse. Herausgegeben von W. A. Müller (Halbjahr 9,— Mark), Berlin.

Ammanns „Schiffsmaschinist" ist in vierter, von J. Beckmann völlig neubearbeiteter und verbesserter Auflage in Kiel bei Lipsius & Tischer (gebd. 10,— Mark) erschienen.

„Reed's guide to the use and management of yacht, trawler and launch engines including deck and auxiliary machinery" bei J. Denholm-Young, Sunderland, Th. Reed & Co. (gebd. 9 s.) — ist ein für Yachtbesitzer und Dampffischereifahrzeugführer sehr nützliches Handbuch.

Wm. H. Booth: „Liquid fuel and its combustion"; Westminster, A. Constable & Co. (gebd. 24 s.) — ist ein nützliches Nachschlagebuch, dessen Zeichnungen und Tabellen aber leider nicht mit der erforderlichen Sorgfalt durchgesehen sind.

Elektrizität an Bord.

J. W. Kellog: „Use of electricity on shipboard"; London, E. & F. N. Spon (4 s.).

M. Bahon: „L'Electricité dans la Marine. Cours d'électricité pratique professé à l'école supérieure de maistrance"; Paris, A. Challamel (8 fr.) — ist ein Lehrbuch der praktischen Elektrizität, das dem Lehrprogramm der oberen Werftmeisterschule der französischen Marine entspricht.

Verspätet gelangt Leblond: „Electricité expérimentale et pratique"; t. IV: „Application de l'électricité", 3. éd.; Paris 1903, Berger-Levrault & Cie. (8 fr.) zur Kenntnis, in der der Verfasser die Verwendung der Elektrizität an Bord eingehend behandelt.

Schiffsvermessung.

M. Filippi: „Traité sommaire du jaugeage par la méthode Moorsom des navires à voiles et particulièrement des goélettes de pêche"; Paris, A. Challamel (2 fr.) — behandelt ein Sondergebiet der Schiffsvermessung.

Werftbetrieb.

E. Schürmann: „Über Schwerlast-Drehkrane für Werft- und Hafenverkehr“; München, R. Oldenbourg (6,— Mark) — gibt eine eingehende, durch Tafeln erläuterte Beschreibung der einzelnen Kransysteme unter Angabe der Konstruktion, Kosten, Bedienung und Leistung.

Technologie.

L. Callou: „Technologie navale“; Paris, A. Challamel (30 fr.). — Der langjährige Lehrer und Unterdirektor der École d'application du génie maritime, bekannt durch seinen „Cours de construction du navire“, behandelt in dem vorliegenden Bande eingehend die Technologie des Schiffbaues einschließlich der industriellen Physik und Chemie, Rohstoffe, Fabrikationsmethoden und Werkzeugmaschinen, Materialprüfung. Besonders zu erwähnen ist das Kapitel über die Arbeitseinteilung und Betrieb der französischen Marinewerften.

Das bekannte „Dictionaire technologique français, allemand, anglais“ von E. v. Hoyer und F. Kreuter ist in fünfter, um 6900 Wörter vermehrter Auflage bei J. F. Bergmann, Wiesbaden (12,— Mark), erschienen.

Hafen- und Wasserbau.

Vom „Handbuch der Ingenieurwissenschaften“, dritter Teil: „Der Wasserbau“ ist der achte Band: „Die Schiffsschleusen“, bearbeitet von L. Brennecke, herausgegeben von J. F. Bubendey, in vierter, vermehrter Auflage — Leipzig, W. Engelmann (11,— Mark) — erschienen und zeichnet sich durch sorgfältige, auf eingehender Sachkenntnis beruhende Bearbeitung aus.

M. Strukel: „Der Wasserbau“, vierter Teil: „Flußbau, Deiche, Häfen, Schiffahrtzeichen“; Helsingfors, Söderström & Co., Leipzig, A. Twietmeyer (18,— Mark) — ein zweckmäßig entworfenes und zusammengestelltes Hilfsbuch für den Studierenden, das leider mit unzulänglich ausgeführten Abbildungen ausgestattet ist. — Der erste Teil: „Ursprung, Vorkommen und Eigenschaften des Wassers, Stauwerke, Fischwege“ ist in zweiter Auflage erschienen (14,— Mark).

B. Cunningham: „A treatise on the principles and practice of dock engineering“; London, Ch. Griffin & Co. (gebd. 30 s.) — behandelt eingehend die Anlage von künstlichen Hafenbecken nebst ihren dem Verkehr, Laden und Löschen dienenden Einrichtungen und schließlich auch die Trocken- und Schwimmdocks.

Chas. H. Jordan: „Particulars of dry docks, wet docks, wharves on the Thames“; London, E. & F. N. Spon (gebd. 5,— Mark) — ist in zweiter, nachgesehener und erweiterter Auflage erschienen.

Schiffs- und Tropen-Gesundheitswesen.

G. Kugler: „Die erste Hilfe bei Verletzungen und Erkrankungen auf k. u. k. Schiffen ohne Arzt“; Wien, K. Gerolds Sohn (gebd. 1,— Mark) — ist für Seeoffiziere dargestellt und wird, wenn auch die Arznei- und Verbandmittel sich nur auf die Verhältnisse der österreichisch-ungarischen Marine beziehen, mit seinen Ratschlägen

überall an Bord willkommen sein, wo sich kein Arzt befindet, also auch in der Kauffahrtei und bei den Yachtseglern.

Dr. Nocht: „Ärztliche Mitwirkung bei der sozialen Fürsorge im Seeverkehr“; Jena, G. Fischer (1,50 Mark) — enthält alle für die Hygiene auf Schiffen, in den Auswandererhallen usw. erlassenen Gesetze und Verfügungen nebst den aus der Praxis des Verfassers als Hamburger Hafenarzt gesammelten Erfahrungen.

G. Mayer: „Hygienische Studien in China“; Leipzig, A. Barth (5,— Mark) — gibt beachtenswerte Aufschlüsse für die Hygiene in China.

Seerecht.

F. Ritter von Attlmayr: „Das internationale Seerecht“, ein Handbuch für den k. u. k. Seeoffizier; Wien, C. Gerolds Söhne (18,— Mark) — ein seinem Zweck entsprechendes Werk, das die in besonderem Bande beigefügten Verträge usw. besonders wertvoll machen.

L. Hennebicq: „Principes de droit maritime comparé“, I. partie: „le navire“ (15 fr.) — bildet den ersten Band eines umfassenden Werkes, das in weiteren Bänden die Reederei, den Seetransport und die Seeunfälle behandeln soll.

Seekriegsrecht.

W. Röpcke: „Das Seebeuterecht“; Leipzig, A. Deichertsche Verlagsbuchhandlung Nachf. (G. Böhme) (3,— Mark) — gibt zunächst seine geschichtliche Entwicklung, sein Wesen und sein Bestehen nach geltendem Recht, erörtert die Möglichkeit der Abschaffung und Verbesserungsvorschläge und stellt dann die einzelnen Lehren des Seebeuterechts dar.

M. Wiegner: „Die Kriegskonterbande in der Völkerrechtswissenschaft und der Staatenpraxis“; Berlin, C. Heymann (10,— Mark) — untersucht die geschichtliche Entwicklung des Begriffes und gibt dann eine theoretisch prinzipielle Darstellung der Kriegskonterbande.

A. Thonier: „De la notion de contrebande de guerre.“ Étude de droit international; Bordeaux, G. Gounouilhon (9,50 Mark) — tritt für die Einschränkung des Begriffs der Konterbande auf Waffen und Kriegsmaterial schlechthin ein, bringt ein ziemlich umfangreiches Literaturverzeichnis.

F. Scholz: „Krieg und Seekabel“; Berlin, F. Vohsen (4,— Mark) — eine völkerrechtliche Studie über die noch nicht entschiedene Frage des Schutzes der Seekabel im Kriege, die zu dem Schluß kommt, daß der beste Schutz der Ausbau des eigenen Kabelnetzes und seine Unabhängigmachung von fremder Territorialgewalt ist; ein Satz, dem man für Deutschland nur die baldige Ausführung wünschen kann.

P. Jouhannaud: „Les cables sous-marins, leur protection en temps de paix et en temps de guerre“; Paris, L. Larose & L. Tenin (6,40 Mark) — weist aus der geschichtlichen Entwicklung des Kabelschutzes namentlich im Kriege die Unzulänglichkeit der bisher vereinbarten Bestimmungen nach.

In diesem Zusammenhange sei auch angeführt, da es bei etwaigen Landungen von Bedeutung werden kann:

T. E. Holland: „The laws and customs of war on land as defined by the Hague convention of 1899“; London, Eyre & Spottiswoode (gebd. 6 s.) — ist vom britischen Kriegsamt zur Unterrichtung aller Offiziere des Heeres herausgegeben und von dem bekannten Verfasser mit Anmerkungen versehen worden, für die ihm allein die Verantwortung überlassen ist.

Völkerrecht.

F. v. Liszt: „Das Völkerrecht“, systematisch dargestellt, ist in dritter, durchgearbeiteter Auflage bei O. Häring, Berlin, erschienen (10,— Mark).

Dr. jur. Aug. Grah hat die dritte von P. Fauchille durchgesehene und ergänzte Auflage von H. Bonfils „Lehrbuch des Völkerrechts für Studium und Praxis“, aus dem Französischen übersetzt und mit Anmerkungen versehen, in Carl Heymanns Verlag, Berlin (14,— Mark), herausgegeben; er gibt damit ein Lehr-, Hand- und Nachschlagebuch, wie wir es in deutscher Sprache bisher nicht hatten.

Von dem bekannten Werke von Wm. E. Hall: „International law“ ist eine fünfte, von J. B. Atlay herausgegebene Auflage in Oxford, Clarendon Preß (21 s.) erschienen.

J. Westlake: „International law“, P. I; Peace; Cambridge, University Preß (gebd. 9 s.) — will die Kenntnis des gegenwärtigen Standes des internationalen Rechts englischen Studenten und im praktischen Leben stehenden Männern vermitteln und sieht daher von der geschichtlichen Entwicklung ab. Ein zweiter, das internationale Recht im Kriege behandelnder Band soll folgen.

H. Wheaton: „Elements of international law“ sind in vierter, bis zur Jetztzeit von J. B. Atlay fortgeführter englischer Auflage bei Stevens & Sons, London (gebd. 32 s.), erschienen.

E. Nys: „Le droit international, les principes, les théories, les faits“; Bruxelles, A. Castaigne, Paris, A. Fontemoing.

D. Sturdza: „Receuil de documents relatives à la liberté de navigation du Danube“; Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht (20,— Mark) — bringt, von berufenster Hand zusammengestellt, die hauptsächlichsten auf die Freiheit der Schiffahrt auf der Donau bezüglichen internationalen Abmachungen.

Kolonialwesen.

Bauliul: „De l'organisation de l'armée coloniale“; Paris, R. Chapelot & Co. (3 fr.) — bringt bis ins kleinste durchgearbeitete Vorschläge für eine den wirklichen Bedürfnissen in den Kolonien entsprechende Neuordnung des französischen Kolonialheeres, deren Kenntnis auch für uns, wo die Verhältnisse mehr und mehr zur Bildung eines Kolonialheeres drängen, nicht ohne Nutzen sein dürfte.

Heerwesen.

M. Campeano: „Versuch einer Militär-Psychologie“, aus dem Französischen übersetzt von J. Strisca; Bukarest, Tipografie Clementa — sei hier als erstes Lehrbuch auf diesem wichtigen Gebiete erwähnt; es bietet viel Belehrung und Anregung.

Graf Hue de Grais: „Heer und Kriegsflotte,“ I. Allgemeine Bestimmungen; Berlin, J. Springer (gebd. 14,— Mark) — bildet in dem von dem Verfasser unter Mitwirkung anderer herausgegebenen „Handbuch der Gesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche“ den ersten Band und gibt die gesetzlich festgelegte Organisation und die Beziehungen zu Staat und Reich. — Im zweiten Bande behandelt Dr. M. Schlayer das Militärstrafrecht.

Th. B. Harbotte: „Dictionary of battles from the earliest date to the present time“; London, Swan, Sonnenschein & Co. (gebd. 7 s. 6 d.) — ein ziemlich ausführliches Nachschlagebuch auch für Seeschlachten.

Es sei hier aufmerksam gemacht auf: v. Caemmerer: „Die Entwicklung der strategischen Wissenschaft im 19. Jahrhundert“; Berlin. W. Baensch, das eine geschichtliche Darstellung der leitenden Gedanken der Strategie gibt, sich aber nur auf den Landkrieg beschränkt.

Von dem Sammelwerke „Heere und Flotten der Gegenwart“, begründet von J. v. Pflugk-Harttung, herausgegeben von Generalmajor a. D. C. von Zepelin, ist in dritter Ausgabe „Deutschland, das Heer“, von Generalleutnant z. D. v. der Boeck, bei A. Schall, Berlin, erschienen (gebd. 15,— Mark).

B. Friedag: „Führer durch Heer und Flotte“, Berlin, A. Schall (1,25 Mark) — ein nützliches Nachschlagebuch für Geschäftszimmer der Armee und Marine, enthält sämtliche Behörden und Standorte der Wehrmacht.

„Les armées et les flottes militaires de tous les états du monde, composition und répartition en 1904“; Paris, Berger-Levrault & Co. (1 fr.) — ist eine Übersetzung des deutschen Werkes von Major v. T. . . .

Das „Verzeichnis der in der Bücherei des Kriegsministeriums vorhandenen Werke“ ist in Berlin bei E. S. Mittler & Sohn erschienen.

Zu Frobenius „Militär-Lexikon“ ist ein zweites Ergänzungsheft bei M. Oldenbourg, Berlin, erschienen (2,— Mark), in dem der Stoff des ersten Ergänzungsheftes mit verarbeitet ist.

Meuss, Kapitän zur See z. D.,
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.



Die Seeschlacht bei Tsushima.

(Mit 3 Skizzen und 1 Karte.)

Die nachfolgende, aus den letzten Veröffentlichungen zusammengestellte Darstellung des folgenschweren Kampfes in der Koreastraße hat den Zweck, die im Juliheft gebrachte Schilderung der Schlacht in Einzelheiten, welche erst später bekannt geworden sind, zu ergänzen.

Die Annäherung der Flotten.

Das II. russische Geschwader unter Admiral Rojestvenski ist am 8. April bei Singapore gesichtet und hat sich vom 14. April bis 3. Mai in der Nähe der Kamranh- und Honkohe-Bucht aufgehalten.

Die Division Nebogatoff, welche am 8. April Djibuti verlassen hatte, ist am 5. Mai bei Singapore und am 9. auf der Höhe von Saigon erschienen, unmittelbar darauf hat die Vereinigung stattgefunden.

Die russische Flotte hat dann am 14. Mai die Annamküste verlassen und am 17. den Balingtang-Kanal erreicht, wo anscheinend Kohlen aufgefüllt sind. Am 21. stand sie östlich Formosa, am 24. 30 Seemeilen vor dem Yangtse, wo sie einen Teil der Transportschiffe zurückließ, am 26. wurde noch evolutioniert und am Abend desselben Tages näherte sie sich der Koreastraße. Dort soll sie von japanischen Aufklärungsschiffen gesichtet sein, welche vor ihnen zurückgingen.

Die Formation der Russen enthält Skizze 1; die 1. Division führte Vizeadmiral Rojestvenski selbst, die 2. Division früher Kontreadmiral v. Fölkersahm (einige Tage vor der Schlacht gestorben), die 3. Division Kontreadmiral Nebogatoff, die 4. Division Kontreadmiral Enquist, die leichten Kreuzer der Kommandant der „Swjätlana“, Kapitän I. Ranges, Schein.

Über die Formation der Japaner ist folgendes bekannt: Die vier Linienschiffe und die Panzerkreuzer „Kasuga“ und „Nishin“ bildeten das I. Geschwader unter Admiral Togos Führung (Flaggschiff „Mikasa“), der zweite Admiral war Vizeadmiral Misu (Flaggschiff „Nishin“), das II. Geschwader von sechs Panzerkreuzern wurde vom Vizeadmiral Kamimura auf „Idzumo“ befehligt, zweiter Admiral war Kontreadmiral Shimamura auf „Iwate“. Das III. Geschwader unter Vizeadmiral Kataoka (Flaggschiff „Itsukushima“) bestand aus älteren Panzerschiffen und stark armierten Kreuzern, unter Kataoka standen die Kontreadmirale Taketomi („Hashidate“) und Yamada („Fuso“). Drei selbständige Kreuzerdivisionen wurden von den Vizeadmiralen Dewa („Kasagi“) und Uryu („Naniwa“) und Kontreadmiral Togo („Suma“) geführt.

Einige Aufklärungsschiffe standen auf der Linie Montebello—Quelpart—Goto-Inseln, eine innere Aufklärungslinie bewachte die Durchfahrten westlich und östlich Tsushima im Süden, sie bestand aus dem III. Geschwader und den Divisionen Dewa und Togo. Das Gros lag in der Douglas-Bucht.

Der Vormittag vor der Schlacht.

Am 27. Mai, 5 Uhr vormittags, signalisierte der Hilfskreuzer „Shinano Maru", eins der südlichen Aufklärungsschiffe, durch Funkspruch, daß der Feind in Sicht sei und anscheinend Kurs auf die östliche Passage nähme. Um 7 Uhr berichtete Kreuzer „Izumi", das linke Flügelschiff der inneren Aufklärungslinie, daß der Feind 25 Seemeilen nordwestlich Ukushima stehe und nordöstlich steuere. Zwischen 10 und 11 Uhr kam das III. Geschwader und die Divisionen Dewa und Togo in Fühlung mit dem Feinde. Diese Gruppen blieben, ungeachtet des russischen Feuers, dauernd in Fühlung bis Okinoshima und berichteten fortlaufend telegraphisch über das Verhalten des Gegners, so daß der Admiral, trotz des nebeligen Wetters, dauernd informiert blieb.

Das Gros der japanischen Flotte, bestehend aus dem I. und II. Geschwader und der Kreuzerdivision Uryu sowie den Torpedobootsflottillen, stand mittags 10 Seemeilen nördlich Okinoshima und steuerte West, um beim Eintreffen des Feindes, das Admiral Togo zu 2 Uhr berechnet hatte, auf dessen linker Flanke zu stehen. Etwa um ½2 Uhr stießen die vor dem Feinde Fühlung haltenden Kreuzerdivisionen zum Gros.

Admiral Rojestvenski lief in zweireihiger Marschformation auf den östlichen Kanal der Korea-Straße zu, in der Mitte der Formation standen die Transportdampfer. Energische Vorstöße, um die feindlichen Fühlunghalter abzuschütteln, unterblieben ebenso wie eine Aufklärung, um Nachrichten über die Stärke des Feindes zu erhalten. 11 Uhr 40 Min. wurde der Befehl zum Einnehmen der Gefechtsformation erteilt. Die 1. Division soll sich acht Kabellängen nach Steuerbord herausgesetzt haben, zu welchem Zweck ist nicht aufgeklärt, vielleicht ist sie nicht rechtzeitig an die Spitze der Linie gekommen. Die leichten Kreuzer und Hilfsschiffe haben sich Steuerbord achteraus von der Flotte aufgestellt.

Das Wetter war unsichtig, es wehte stark aus Südwest, so daß eine grobe See stand.

Die Tagschlacht.

1 Uhr 45 Min. sichtete Togo den Gegner in der erwarteten Formation und gab den Befehl zur Schlacht (Skizze 1). Das I. Geschwader steuerte zuerst südwestlich und schwenkte dann auf Ost, auf die Spitze des Gegners drückend, das II. Geschwader folgte dieser Bewegung, während die gesamten Kreuzerdivisionen nach vorher ausgegebenem Plan südlich steuerten und sich in den Rücken des Feindes setzten, die Torpedobootszerstörer blieben beim Gros, während die Flottillen kleiner Torpedoboote in Anbetracht der schweren See unter den Schutz von Tsushima geschickt wurden. Die Russen eröffneten das Feuer um 2 Uhr 8 Min., während die Japaner noch warteten, bis sie auf etwa 6000 m heran waren, und dann ihr Feuer auf die beiden Spitzenschiffe konzentrierten.

Beide russischen Linien schwenkten allmählich nach Osten, so daß eine unregelmäßige lange Kiellinie entstand. Die japanische Artillerie zeigte sich der russischen weit überlegen. „Osslіabja" schor bald nach Beginn der Schlacht aus, auch „Knjäs Ssuworoff" und „Alexander III." mußten die Linie verlassen, auf den drei Schiffen war Feuer ausgebrochen, die Formation geriet mehr und mehr in Unordnung. Um 2 Uhr 45 Min. war die Schlacht bereits entschieden. Rauch bedeckte die ganze See

und verhüllte die russische Flotte zeitweise derart, daß die Japaner das Feuer einstellen mußten. Auf japanischer Seite wurde der Panzerkreuzer „Asama“ schwer beschädigt, so daß er die Linie für längere Zeit verlassen mußte.

Um 3 Uhr stand das japanische Gros vermöge seiner größeren Geschwindigkeit vor der Spitze der russischen Linie und steuerte Südost, als letztere plötzlich wendete, um hinter dem Feinde nach Norden durchzubrechen. Dieser Bewegung folgte Togo durch eine Kehrtwendung nach Backbord auf nordwestlichen Kurs, worauf „Nishin“ führte, das II. Geschwader hängte sich wiederum an. Der Feind wurde von neuem überflügelt und nach Süden gedrängt.

3 Uhr 10 Min. sank „Ossljabja“ infolge der schweren Schußverletzungen und der hohen See, „Alexander III.“ schor bald wieder in die Linie ein. Das Flaggschiff „Ssuworoff“ hatte einen Mast und beide Schornsteine verloren und lag bewegungsunfähig getrennt vom Gros. Admiral Rojestvenski wurde verwundet auf das große Torpedoboot „Buinii“ übergeschifft (auf welchem sich schon die Geretteten von der „Ossljabja“ befanden) und übergab den Oberbefehl an Nebogatoff. Der „Ssuworoff“ feuerte weiter.

Allmählich ging die russische Linie auf östlichen Kurs, worauf das I. japanische Geschwader 16 Strich nach Steuerbord wendete und die Panzerkreuzer folgten. Durch diese Bewegung waren die Japaner hinter die russische Linie gekommen und verfolgten sie nun heftig, gelegentlich Torpedos abschießend (Skizze 2). 4 Uhr schor „Ssissoi Weliki“ aus, ging aber später wieder in die Linie zurück.

In der Zeit von 3 Uhr 40 Min. bis 4 Uhr 45 Min. wurde der „Ssuworoff“ von drei Zerstörerflottillen nacheinander angegriffen und einmal am Backbord-Heck getroffen. Zwei der japanischen Boote wurden schwer verletzt.

4 Uhr 40 Min. schien es Togo, als ob der Gegner südlichen Kurs einschlug er nahm die Verfolgung auf, das II. Geschwader an der Spitze. Er lief 8 Seemeilen nach Süden und feuerte dabei auf die feindlichen Kreuzer, die sich an seiner Steuerbordseite aufhielten, dabei verlor er das feindliche Gros, das in Wirklichkeit auf nördlichen Kurs gegangen war, im Rauch und Nebel aus Sicht.

Um 5 Uhr 30 Min. wendete das I. Geschwader wieder nach Norden, um die feindliche Hauptmacht aufzusuchen, während das II. Geschwader mit südwestlichem Kurse gegen die russischen Kreuzer vorging.

Hier hatte sich das Gefecht folgendermaßen entwickelt. Die japanischen Kreuzerabteilungen hatten sich in den Rücken der feindlichen Nachhut gezogen, welche aus den Panzerkreuzern „Dimitri Donskoi“, „Wladimir Monomach“, den geschützten Kreuzern und Spezialschiffen bestand. 2 Uhr 45 Min. eröffneten die Divisionen Uryu und Dewa das Feuer und zogen sich allmählich auf die rechte Seite des Gegners, dabei wichen sie vermöge ihrer überlegenen Geschwindigkeit Gegenstößen der feindlichen Panzerkreuzer und der „Aurora“ aus. Auch die Angriffe dreier russischer Zerstörer wurden zurückgewiesen.

Gegen 4 Uhr war die Nachhut der Russen vollkommen aufgelöst und zersprengt, mehrere Spezialschiffe waren außer Gefecht gesetzt, die inzwischen herangekommene Kreuzerdivision Togo griff in das Gefecht ein. Gegen 4 Uhr 40 Min. stießen vier russische Panzerschiffe (wahrscheinlich „Nachimoff“ und die drei Küstenpanzer) auf der

Flucht von Norden zur Nachhut und bedrängten das Kreuzergeschwader Kataoka und die Division Uryu stark auf kürzere Entfernungen. Dewas Flaggschiff „Kasagi“ wurde unter der Wasserlinie am Backbordbunker getroffen und mußte in ruhiges Wasser gebracht werden. Dewa nahm die „Chitose“ mit und übergab den Befehl über seine übrigen Schiffe an Uryu. Er selbst stieg in der Aburadani-Bucht auf „Chitose“ über und folgte am Abend der Flotte. „Naniwa“ mußte um 5 Uhr 10 Min. mit einem Unterwasserschuß am Heck die Formation verlassen.

5 Uhr 30 Min. griff das Geschwader Kamimura ein, von Süden kommend, und trieb den Feind aufgelöst nach Norden, die übrigen Kreuzergruppen beteiligten sich an der Verfolgung (Skizze 3).

Hierbei ist eine Gruppe, bestehend aus „Oleg“, „Aurora“, „Shemtshug“, vermutlich abgesprengt und hat Kurs auf Manila genommen; der Führer, Admiral Enquist, hat dies damit begründet, daß er sein Gros verloren hätte und dem Feinde nicht in die Arme laufen wollte. Die Gruppe „Swjätlana“, „Almas“, „Dimitri Donskoi“, „Wladimir Monomach“ ist nach Norden gegangen und im Laufe der Nacht zersprengt, die Küstenpanzer endlich haben das Gros wieder eingeholt. Das Geschwader Kamimura sichtete auf der Verfolgung den „Knjäs Ssuworoff“ und das Werkstattschiff „Kamtschatka“, letzteres wurde versenkt, ersterer von einer Zerstörerflottille angegriffen. Er leistete bis zum äußersten Widerstand, zuletzt nur aus einem leichten Heckgeschütz feuernd, und sank 7 Uhr 20 Min. von zwei Torpedos getroffen. Auf der weiteren Fahrt sichtete das Geschwader den „Alexander III.“ mit schwerer Schlagseite, in seiner Nähe befand sich der „Admiral Nachimoff“. Ersterer kenterte und sank 7 Uhr 7 Min.

Das I. japanische Geschwader hatte inzwischen auf der Verfolgung das Spezialschiff „Ural“ versenkt und gegen 6 Uhr den Rest des feindlichen Gros eingeholt, welches noch aus „Nicolai I.“ „Borodino“, „Arjol“, „Nawarin“, „Ssissoi Weliki“ und „Alexander III.“ bestand. Togo dampfte an Steuerbordseite der russischen Linie auf, eröffnete das Feuer und zog sich allmählich vor ihre Spitze. „Alexander III.“ blieb zurück, sein Schicksal ist schon beschrieben. 6 Uhr 40 Min. wurde ein Brand auf der „Borodino“ beobachtet. 7 Uhr 23 Min. erfolgte eine Explosion, worauf das Schiff sofort sank.

Um diese Zeit näherten sich die japanischen Zerstörer- und Torpedobootsflottillen dem Feinde von drei Seiten und schlossen zum Angriff heran. 7 Uhr 28 Min. nahm Togo östlichen Kurs, um den Torpedobooten Platz zu machen, er schickte durch das Torpedokanonenboot „Tatuta“ an die Kreuzerdivisionen den Befehl, am nächsten Morgen bei Ullondo zu sammeln. Nach Sonnenuntergang stieß das II. Geschwader wieder zu ihm.

Die Nachtangriffe.

Der Nachtangriff wurde von allen japanischen Flottillen unmittelbar nach Beendigung der Tagschlacht energisch begonnen.

Nebogatoff hat mit acht Panzerschiffen („Nicolai I.“, „Arjol“ (Orel), „Apraxin“, „Ssenjawin“, „Uschakoff“, „Ssissoi Weliki“, „Nawarin“, „Nachimoff“ und dem Kreuzer „Isumrud“) den Weg nach Norden fortgesetzt.

„Dmitri Donskoi", „Wladimir Monomach", „Swjätlana" und „Almas" standen bei Einbruch der Dunkelheit BB. achteraus vom Gros, einzelne Hilfskreuzer und Transporter sind nach Süden entkommen. Die neun großen russischen Torpedoboote sind gesunken oder versprengt.

Die japanischen Flottillen sind gegen Abend, als der Wind abflaute, aber noch hohe See stand, ohne Befehl wieder zur Flotte gekommen, um sich die Nachtangriffe nicht entgehen zu lassen. Sie umfaßten das feindliche Gros und die Kreuzer vom Norden, Osten und Süden und begannen die Angriffe um 8 Uhr 15 Min. nachmittags. Die feindliche Formation löste sich auf, um den Angriffen zu begegnen, die Schiffe leuchteten mit den Scheinwerfern und feuerten ununterbrochen. „Ssissoi Weliki", „Admiral Nachimoff" und „Wladimir Monomach" wurden von Torpedos getroffen. Auf japanischer Seite sanken: Torpedoboot „Nr. 69" (Führerboot der Fukuda-Flottille), „Nr. 34" (Führerboot der Aoyama-Flottille) und „Nr. 35" durch Geschützfeuer, 4 Zerstörer und 3 Torpedoboote wurden schwer beschädigt, teils durch Geschosse, teils durch Kollisionen. Die Angriffe erfolgten in kurzen Zwischenräumen, wobei der ausgiebige Scheinwerfergebrauch auf russischer Seite die Orientierung erleichterte, die Boote kamen oft so nahe heran, daß sie in den toten Winkel der Geschütze liefen. Diese Angriffe dauerten bis 10 Uhr abends. Im Laufe der Nacht suchten die Flottillen das ganze Gebiet ab, die Suzuki-Flottille traf um 2 Uhr vormittags 2 Schiffe nordwärts steuernd und griff sofort an, das eine Schiff, der „Navarin", sank, von mehreren Torpedos getroffen.

Der 28. Mai.

Am Morgen des 28. Mai hielt Nebogatoff mit dem Rest (vier Panzerschiffe, ein kleiner Kreuzer) auf die koreanische Küste zu, um einen Abgangspunkt zu bekommen. Als gleich darauf der „Isumrud" die Liaucourtfelsen meldete, nahm er Kurs auf Wladiwostok. Nebogatoff hat während der Nacht einen Weg von 160 Seemeilen zurückgelegt, ist also mit 11 Seemeilen Geschwindigkeit gefahren. Etwa 10 Uhr vormittags kam das japanische Gros zu beiden Seiten in Sicht. Nebogatoff ergab sich, vom Feinde umzingelt, nach 21 Minuten Gefecht mit vier Schiffen. Das Gerücht von einer Meuterei an Bord des „Nicolai I.", die den Admiral zur Übergabe veranlaßt habe, ist nicht bestätigt; vermutlich ist die Kapitulation unter dem Eindruck der Ereignisse der letzten 24 Stunden geschehen, eine andere Erklärung ist nicht zu finden, da weder die Personalverluste noch die Beschädigungen der Schiffe eine solche Handlungsweise motivieren. „Isumrud" entkam und dampfte nach der Wladimirbucht, kam dort in der Nacht vom 29. zum 30. Mai fest und wurde gesprengt.

„Uschakoff" wurde bald nach der Übergabe Nebogatoffs in Südwest gesichtet, von „Iwate" und „Yakumo" gejagt und kurz nach 5 Uhr nachmittags zum Sinken gebracht, nachdem er die Übergabe abgelehnt.

„Ssissoi Weliki", „Nachimoff", „Wladimir Monomach" sind infolge der in der Nacht erhaltenen Beschädigungen am Morgen angesichts japanischer Hilfskreuzer gesunken, „Dmitri Donskoi" hat in beschädigtem Zustande auf die koreanische Küste zugesteuert. Am 28. früh traf er den „Buinii", der wegen seiner Beschädigungen den Admiral nebst Stab auf den „Bjädowii" abgegeben hatte, er nahm die Mannschaft des „Buinii" und der „Ossljabja" an Bord, „Buinii" sank gleich darauf. „Dmitri Donskoi"

wurde in der folgenden Nacht wiederum von Torpedobooten angegriffen und am Morgen des 29. Mai an der koreanischen Küste aufgesetzt.

„Swjätlana" wurde am 28. Mai früh von „Niitaka" und „Otowa" bei der Chikuhenbucht (Korea) zum Sinken gebracht.

„Almas" und die Torpedoboote „Grosnii" und „Brawii" sind nach Wladiwostok entkommen.

„Bjädowii", mit Admiral Rojestvenski an Bord, wurde am 28. Mai von den japanischen Zerstörern „Kagero" und „Sazanami" genommen.

Die Torpedoboote „Bodrii" und „Blesjaschtschi" sind nach Süden durchgekommen, letzterer ist gesunken, ersterer hat Wusung erreicht.

Ein Boot ist von „Chitose" zum Sinken gebracht, die übrigen zwei sind vermutlich ebenfalls gesunken.

Werkstattschiff „Kamtschatka", Hilfskreuzer „Ural", Ballonschiff „Ruß" und Dampfer „Irtysch" sind gesunken, Dampfer „Korea" und Schlepper „Swir" nach Schanghai entkommen, die Lazarettschiffe „Kostroma" und „Orel" nach japanischen Häfen gebracht. Die Hilfskreuzer „Rion" und „Dnjeper" sind südlich Schanghai aufgetaucht, sie haben Handelsdampfer angehalten und den englischen Dampfer „St. Kilda" sowie den deutschen Dampfer „Tetartos" — angeblich weil sie Kontrebande führten — versenkt. „Rion" ist am 3. Juli in Aden angekommen, „Dnjeper" hat Port Said verlassen, nachdem er die Offiziere des Dampfers „St. Kilda" gelandet. „Kuban" ist am 14. Juni in Saigon angekommen, „Terek" hat auf der Fahrt nach Süden den englischen Dampfer „Ikhona" und den dänischen Dampfer „Prinzessin Marie" versenkt, und ist dann in Batavia desarmiert. Der Transportdampfer „Anadyr" ist mit Maschinenhavarie am 27. Juni in Diego Suarez angekommen, an Bord sind 337 Gerettete aus der Schlacht bei Tsushima.

Die Division Enquist ist in Manila eingetroffen und dort unter amerikanische Bewachung gestellt.

Die japanischen Verluste betragen 113 Tote, 424 verwundete Offiziere und Mannschaften sowie die Torpedoboote Nr. 34, 35 und 69 (siehe Verlustliste).

Kurze Beleuchtung der Schlacht.

Folgende Punkte sind besonders erwähnenswert:

1. Die überragende Rolle, welche das große, seefähige, stark armierte Linienschiff bei der Entscheidung der Schlacht spielt. Der Begriff Seefähigkeit verlangt freilich auch einen Seitenschutz durch Panzer, welcher ein geschütztes Reservedeplacement von genügender Größe zur Erhöhung der Schwimmfähigkeit herstellt. Der mangelhafte Schutz des Rumpfes ist im Verein mit dem Seegang und der vielleicht nicht ausreichenden Stabilität (verringert durch Kohlenzuladung) den russischen Linienschiffen verhängnisvoll geworden. Daß ihr Untergang nach so kurzer Zeit erfolgte, lag daran, daß ihr eigenes Feuer fast wirkungslos war und so die volle Ausnutzung der Artilleriewirkung auf japanischer Seite kaum hinderte.

2. Die bedeutende Rolle, welche die Division japanischer Panzerkreuzer in der Hauptschlacht spielte, indem sie die ziffernmäßige Überlegenheit der Russen an Linien-

schiffen mehr als ausglich. Dies war nur möglich in Anlehnung an die Linienschiffsdivision und durch die Ausnutzung ihrer der russischen Linie weit überlegenen Geschwindigkeit, die es ihr gestattete, aus günstigen Stellungen ein konzentrisches Feuer zur Geltung zu bringen. Erwähnenswert sind die guten Dienste, welche die Kompromißschiffe „Nishin" und „Kasuga" als Linienschiffe leisteten; sie konnten, da ihre Geschwindigkeit den an einen Kreuzer zu stellenden Anforderungen nicht genügte, einen Ersatz bieten für die verlorenegegangenen Linienschiffe „Hatsuse" und „Yashima", freilich nur einem Gegner gegenüber, der ihre Defensiveigenschaften nicht auf die Probe stellte.

3. Das gute Arbeiten der japanischen Aufklärung, welche den Anmarsch der Russen trotz unsichtigen Wetters rechtzeitig meldete, und die geschickte Ausnutzung der zu Divisionen vereinigten geschützten Kreuzer II. und III. Klasse zum Zwecke der Verwirrung und Zerstörung der zahlreichen kleinen Kreuzer und Hilfsschiffe der Russen.

4. Die großen Fortschritte, welche die japanische Torpedobootsausbildung seit ihrem Mißerfolg in der Schlacht am 10. August gemacht hat: hier haben sie ihre Rolle als Hyänen des Schlachtfeldes gut gespielt und, indem sie den größeren Teil der aus der Tagschlacht übriggebliebenen Schiffe außer Gefecht setzten, die Katastrophe der Division Nebogatoff vorbereitet. Der Abschluß des Vernichtungswerkes selbst blieb dann freilich wieder dem Gros vorbehalten.

Die Presse hat vielfach Besprechungen der Schlacht gebracht, die dem russischen Führer nicht gerecht wurden, — man wundert sich u. a. darüber, wie er so blindlings in die Falle laufen konnte, — es möge deshalb zum Schluß eine kurze Beleuchtung der Kriegslage vor der Schlacht gestattet sein.

Der Ausmarsch und die Vereinigung der russischen Flotte war trotz aller Schwierigkeiten gelungen, wenn auch zu langsam, um den Fall Port Arthurs und die Vernichtung des I. Geschwaders verhindern zu können. Nachdem Admiral Rojestvenski glücklich auf den Kampfplatz angelangt war, mußte er den unvermeidlichen Kampf um die Seeherrschaft ausfechten, und zwar dort, wo der Gegner sich ihm entgegenstellte. Die Beantwortung der offenstehenden Frage, ob er geglaubt hat, vielleicht nach siegreichem Kampf gegen einen Teil der japanischen Flotte Wladiwostok zu erreichen, muß der Zukunft überlassen bleiben. Daß er dem Kampf nicht ausweichen wollte, beweist der folgende Tagesbefehl, den die „Now. Wremja" veröffentlicht. Er ist am 26. April, nach der Vereinigung mit dem Geschwader Nebogatoffs, erlassen und lautet nach anerkennenden Worten über die erfolgreiche Fahrt Nebogatoffs:

„Nach der Vereinigung mit dem Detachement ist das Geschwader nicht nur ebenso stark wie das feindliche, sondern hat auch in bezug auf die Linienschiffe ein gewisses Übergewicht gewonnen.

Die Japaner haben eine größere Anzahl schneller Fahrzeuge als wir, aber wir wollen ihnen nicht entlaufen und werden unsere Sache machen, wenn unsere verdienstvollen Maschinenkommandos auch im Kampfe ruhig und ebenso eifrig und gewissenhaft arbeiten wie bisher.

Die Japaner haben weit mehr Torpedojäger, ferner Unterseeboote und Vorräte von schwimmenden Minen, in deren Ausstellung sie geübt sind. Das sind jedoch Kampfmittel, denen man mit Vorsicht und Wachsamkeit begegnen kann: man darf keine

Torpedoattacke verschlafen, darf keine Schwimmkörper und kein aus dem Wasser ragendes Periskop unbeachtet lassen, darf bei den Scheinwerfern nicht die Geistesgegenwart verlieren, muß bei den Geschützen weniger aufgeregt sein und besser zielen.

Die Japaner haben etwas Wichtiges vor uns voraus: andauernde Kriegserfahrung und große Praxis im Schießen während der Schlacht. Dessen muß man eingedenk sein und sich durch ihr schnelles Schießen nicht zur Nachahmung verleiten lassen, nicht ins Blaue feuern, sondern nach den Resultaten die Richtung korrigieren. Nur unter dieser Bedingung können wir auf Erfolg rechnen, weshalb alle Offiziere und Mannschaften von diesem Bewußtsein durchdrungen sein müssen.

Die Japaner sind ihrem Thron und Vaterland grenzenlos ergeben, ertragen die Schande nicht und sterben als Helden.

Auch wir aber haben vor dem Throne des Allerhöchsten geschworen. Gott der Herr hat unseren Geist gekräftigt, ist uns behilflich gewesen, die Schwierigkeit einer Fahrt zu ertragen, die bis jetzt beispiellos dasteht. Gott wird auch unseren Arm stärken und uns seinen Segen geben, damit wir das Gebot des Herrschers erfüllen und die bittere Schande Rußlands mit Blut abwaschen.

Generaladjutant Rojestvenski.

Kontrasigniert: Flaggkapitän Kapitän 1. Ranges Clapier de Colongue."

Daß Rojestvenski den Weg durch die Tsushimastraße wählte, liegt wohl nicht so sehr daran, daß er über die Stellung der japanischen Flotte getäuscht war, ihn mag vielmehr die Überlegung geleitet haben, daß in den anderen beiden Engen, der Tsugaru- und La Perouse-Straße, die Verhältnisse fast ebenso lagen: Togo stand auf der inneren Linie und konnte dank dem vorzüglich arbeitenden Nachrichtendienst stets rechtzeitig zur Stelle sein. Für die Wahl des kürzesten Weges ist dann vielleicht die Schwierigkeit der Kohlenergänzung ausschlaggebend gewesen und diese Entscheidung kann ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden; dagegen war es ein Fehler, daß er, zumal bei dem unsichtigen Wetter, welches ihm jeden Augenblick den Feind auf kurze Entfernung in Sicht bringen konnte, seine schnellen leichten Kreuzer nicht zur Aufklärung verwandte, und daß er erst verhältnismäßig spät in die Gefechtsformation überging. Auch erscheint der Zeitpunkt des Eintritts in das Defilee nicht glücklich gewählt: selbst wenn das japanische Gros nicht vollzählig zur Stelle war, mußte Rojestvenski mit starken Torpedobootsflottillen rechnen und deshalb den Zeitpunkt des Einlaufens so früh wie möglich am Tage setzen, dann war einmal die Aussicht vorhanden, bei Einbruch der Dunkelheit im freien Japanischen Meer zu sein, und zweitens die Möglichkeit größer, daß Admiral Togo nicht rechtzeitig zur Stelle war.

Das Unterliegen der russischen Flotte ist weniger ihrer falschen Strategie als dem besseren seemännischen, artilleristischen und taktischen Können der Japaner, der gründlicheren Ausbildung ihrer Verbände und ihrem größeren Offensivgeist zuzuschreiben. Auch mag die minderwertige Beschaffenheit des russischen Materials einen Teil der Schuld tragen. Geradezu vorbildlich ist das Zusammenwirken aller Waffen der modernen Flottenkriegführung und das verständnisvolle Zusammenarbeiten aller Unterführer Togos, die überall, wo sie infolge der großen Ausdehnung des Kampfplatzes

und des unsichtigen Wetters von der Verbindung mit ihrem Admiral losgerissen waren, in seinem Geiste selbständig zu handeln verstanden.

Zum Schluß ist noch ein Aufsatz zum Teil von Interesse, den der bekannte Kapitän Klado in der „Nowoje Wremja“ vom 24. Juni 1905 veröffentlicht. Er kritisiert darin das Verhalten der Flotte sowohl wie die Marineverwaltung und wirft ihnen u. a. folgendes vor:

Es sei ein schwerer Fehler gewesen, die japanische Aufklärung ganz ungestört zu lassen, während es ein leichtes gewesen sei, die schwachen Streitkräfte zu verjagen und dabei selbst erwünschte Nachrichten zu erhalten. Dieser Fehler falle vor allem dem Chef sämtlicher Kreuzer, Admiral Enquist, zur Last, der einen bedenklichen Mangel an Initiative offenbart habe.

Rojestvenski selbst habe dann den Fehler begangen, daß er nicht aus dem mehrfachen Erscheinen japanischer Schiffe rechtzeitig auf die Anwesenheit starker feindlicher Streitkräfte geschlossen und sich durch Einnahme der Gefechtsformation, Vorausenden schneller Aufklärer und Zurücklassen des Trosses auf die Schlacht vorbereitet habe. Seine Taktik unterwirft er dann einer scharfen Kritik und behauptet, Rojestvenski hätte durch rechtzeitiges Schwenken nach Steuerbord die Enfilade vermeiden, die Linie schneller herstellen und gleichzeitig seine Kreuzer und Hilfsschiffe decken können. Dieses Urteil erscheint ohne Kenntnis der Einzelheiten reichlich verfrüht.

Der Marineverwaltung wirft er vor, neben einigen allgemeinen Angriffen mehr persönlicher Natur, daß die Linienschiffe starke schiffbauliche Mängel (ungenügenden Seitenschutz und Stabilität) gezeigt, daß schnelle Panzerkreuzer ganz gefehlt hätten und große Torpedoboote in zu geringer Anzahl bei der Flotte gewesen wären.

Auch zieht er den allerdings unwahrscheinlichen Schluß, daß japanische Unterseeboote in die Schlacht eingegriffen hätten, und knüpft daran den Vorwurf, daß diese Waffe in Rußland gänzlich vernachlässigt sei.

Neues Material zur Schlacht selbst bringt der Artikel nicht.

Berichte der Admirale Rojestvenski und Nebogatoff sind noch nicht veröffentlicht.

Verlustliste der japanischen Flotte vom 27. und 28. Mai d. Js.

(Veröffentlicht im „Staatsanzeiger" vom 14. Juni.)

Schiffsname:	Tot:		Schwer verwundet:		Leicht verwundet:		Zusammen:
„Mikasa"	—	8	4*	17	3*	81	113
„Asahi"	1*	7	—	4	1*	18	31
„Shikishima" . . .	1*	12	2*	5	2*	15	37
„Fuji"	—	8	2*	8	3*	8	29
„Iwate".	—	1	—	1	—	13	15
„Yakumo"	—	3	—	1	—	8	12
„Kasagi"	—	1	—	—	1*	8	10
„Idzumo"	—	3	—	6	—	23	32
„Azuma"	—	11	1*	5	1*	22	40
„Chitose"	—	2	—	1	—	3	6
„Asama"	—	3	—	7	—	5	15
„Tokiwa"	—	1	—	—	—	14	15
„Nisshin"	1*	5	1*	7	5*	64	83
„Kasuga"	—	7	—	3	2*	15	27
„Naniwa"	1*	—	—	—	—	15	16
„Takachiho" . . .	—	—	—	—	—	4	4
„Hashidate" . . .	—	—	1*	3	—	3	7
„Izumi".	—	3	—	1	—	6	10
„Tsushima" . . .	—	4	—	2	1*	14	21
„Suma".	—	—	—	—	—	3	3
„Chiyoda"	—	—	—	—	—	2	2
„Akashi".	—	3	—	1	—	6	10
„Niitaka"	—	1	—	1	—	2	4
„Chihaya"	—	—	—	—	—	4	4
„Ikazuchi"	1*	—	—	—	1*	9	11
„Akebono"	—	—	—	—	—	4	4
„Oboro"	—	1	—	—	1*	—	2
„Asashio"	—	—	—	1	—	—	1
„Usugumo"	—	—	—	—	—	1	1
„Fubuki"	—	—	—	—	—	1	1
„Shiranuhi" . . .	—	4	—	1	2*	8	15
1. Torpedoboots-Div.	—	6	—	3	1*	6	16
9. "	—	—	—	—	—	1	1
10. "	—	—	—	—	—	1	1
11. "	—	—	—	—	—	1	1
17. "	1*	7	—	4	1*	14	27
18. "	—	2	1*	6	2*	4	15
„Otowa"	1*	5	—	1	1*	17	25
							667

Die mit * bezeichneten bedeuten Offiziere.

Anmerkung: In dieser Liste ist bemerkenswert, daß die an den Enden der Linie aufgestellten Schiffe „Mikasa" und „Nisshin" am meisten gelitten haben.

Schiffsverluste im russisch-japanischen Kriege. 1904/05.

(Die desarmierten Schiffe sind in gesperrtem Druck, die an Japan verlorenen in fettem Druck gegeben.)

Schiffsname	Stapellauf	Deplacement Tonnen	Geschwader*)	Verloren am	Ort	auf welche Art?
A. Rußland.						
Fünfzehn Linienschiffe:						
„Petropawlowsk"	1894	11 354	I.	13. 4. 04	Port Arthur	Durch eine Mine gesunken.
„Poltawa"	1894	10 960	I.	2. 1. 05	:	Nach Beschädigung durch japanische Landartillerie versenkt, von den Japanern 21. Juli wieder gehoben.
„Ssewastopol"	1895	11 842	I.	2. 1. 05	:	Durch Torpedos schwer beschädigt und versenkt.
„Pereswjät"	1898	12 674	I.	2. 1. 05	:	Nach Beschädigung durch japanische Landartillerie versenkt, von den Japanern Ende Juni wieder gehoben.
„Pobjäda"	1900	12 692	I.	2. 1. 05	:	Während der Beschießung von Port Arthur versenkt.
„Retwisan"	1900	12 902	I	2. 1. 05	:	Desgl.
„Zessarewitsch"	1901	13 170	I.	11. 8. 04	Tsingtau	Desarmiert.
„Ossljabja"	1898	12 674	II.	27. 5. 05	Japanisches Meer	In der Schlacht durch Artilleriefeuer gesunken.
„Borodino"	1901	13 516	II.	27. 5. 05	:	Desgl.
„Imperator Alexander III."	1901	13 516	II.	27. 5. 05	:	Desgl.
„Arjol" („Orel")	1902	13 516	II.	28. 5. 05	:	Den Japanern übergeben.
„Knjäs Ssuworoff"	1902	13 516	II.	27. 5. 05	:	In der Schlacht durch Artillerie schwer beschädigt und durch Torpedos zum Sinken gebracht.
„Nawarin"	1891	10 206	II.	27. 5. 05	:	Durch Torpedos z. Sinken gebracht.
„Ssissoi Weliki"	1894	10 400	II.	28. 5. 05	:	Desgl.
„Imperator Nicolai I."	1889	9 672	III.	28. 5. 05	:	Den Japanern übergeben.
Fünf Küstenpanzerschiffe und Kanonenboote:						
„Gremjaschtschi"	1892	1 700	I.	18. 8. 04	Port Arthur	Durch Auflaufen auf Minen gesunken.
„Otwaschnii"	1892	1 854	I.	2. 1. 05	:	Nach Beschädigung durch Artillerie und Torpedos versenkt.
„Admiral Uschakoff"	1893	4 684	III.	28. 5. 05	Japanisches Meer	Nach der Schlacht durch Artillerie zum Sinken gebracht.
„Admiral Ssenjawin"	1894	4 960	III.	28. 5. 05	:	Den Japanern übergeben.
„Generaladmiral Apraxin"	1896	4 126	III.	28. 5. 05	:	Desgl.

*) I. = Ostasiatisches Geschwader, II. = Pazifisches Geschwader, III. = 1. selbständige Division.

Schiffsname	Stapellauf	Deplacement Tonnen	Geschwader*)	Verloren am	Ort	auf welche Art?
				Fünf Panzerkreuzer:		
„Rurik"	1892	11 690	I.	14. 8. 04	bei Tsushima	Im Gefecht durch Artillerie schwer beschädigt und versenkt.
„Bajan"	1900	7726	I.	2. 1 05	Port Arthur	Nach Beschädigung durch japanische Landartillerie versenkt, am 24.6.05 von den Japanern wieder gehoben.
„Dmitri Donskoi"	1883	6200	II.	29. 5. 05	Koreanische Küste	In d. Schlacht durch Torpedobootszerstörer beschädigt und am 29. 5. an der koreanischen Küste aufgesetzt.
„Admiral Nachimoff"	1885	8524	II.	27. 5. 05	Japanisches Meer	In der Schlacht durch Torpedoboote zum Sinken gebracht.
„Wladimir Monomach"	1882	5593	III.	28. 5. 05	"	Desgl.
				Elf geschützte Kreuzer:		
„Warjag"	1899	6500	I.	10. 2. 04	Tschemulpo	Im Gefecht durch Artillerie schwer beschädigt und dann von den Russen versenkt.
„Diana"	1899	6657	I.	September 1904	Saigon	Desarmiert.
„Pallada"	1899	6823	I.	2. 1. 05	Port Arthur	Nach schwerer Beschädigung durch japanische Landartillerie versenkt.
„Askold"	1900	5905	I.	24. 8. 04	Schanghai	Desarmiert.
„Nowik"	1900	3080	I.	20. 8. 04	Korsakowsk (Sachalin)	Im Gefecht durch Artillerie beschädigt und auf Strand gesetzt.
„Bojarin"	1901	3200	I.	Februar 1904	Talienwan	Durch Auflaufen auf Minen gesunken.
„Awrora"	1900	6731	II.	Juni 1905	Manila	Desarmiert.
„Oleg"	1903	6645	II.	Juni 1905	"	Desgl.
„Swjätlana"	1896	3862	II.	28. 5. 05	Chikuhenbucht (Korea)	Im Gefecht durch Artillerie zum Sinken gebracht.
„Shemtschug"	1903	3103	II.	Juni 1905	Manila	Desarmiert.
„Isumrud"	1903	3103	II.	30. 5. 05	Wladimirbucht	Entkam aus dem Gefecht, dampfte nach Wladimirbucht, kam dort fest und wurde gesprengt.
				Acht ungeschützte Kreuzer und Kanonenboote:		
„Dschigit"	1876	1516	I.	2. 1. 05	Port Arthur	Von den Russen versenkt.
„Rasboinik"	1878	1477	I.	2. 1. 05	"	Desgl.
„Sabijaka"	1878	1236	I.	2. 1. 05	"	Desgl.
„Mandshur"	1886	1437	I.	Februar 1904	Schanghai	Desarmiert.
„Ssiwutsch"	1884	1134	I.	25. 7. 04	Liaofluß	Von den Russen versenkt.
„Bobr"	1885	1230	I.	2. 1. 05	Port Arthur	Desgl.
„Giljak"	1897	1251	I.	2. 1. 05	"	Desgl. nach Beschädigung durch japanische Landartillerie.
„Korejez"	1886	1270	I.	10. 2. 04	Tschemulpo	Im Gefecht durch Artillerie beschädigt u. von den Russen versenkt.

*) I. = Ostasiatisches Geschwader, II. = Pazifisches Geschwader, III. = 1. selbständige Division.

Schiffsname	Stapellauf	Deplacement Tonnen	Verloren im	Verloren Ort	Verloren auf welche Art?
B. Japan.					
Zwei Linienschiffe:					
„Yashima“	1896	12 517	Mai 1904	Port Arthur	Durch Auflaufen auf Minen gesunken.
„Hatsuse“	1899	15 342	"	"	Desgl.
Ein Panzerkanonenboot:					
„Heiyen“	1887	2 185	Sept. 1904	Port Arthur	Durch Auflaufen auf Minen gesunken.
Drei geschützte Kreuzer:					
„Yoshino“	1892	4 225	Mai 1904	Port Arthur	Von „Kasuga“ gerammt und gesunken.
„Takasago“	1897	4 227	Dez. 1904	"	Durch Auflaufen auf Minen gesunken.
„Saiyen“	1883	2 481	Nov. 1904	"	Desgl.
Vier ungeschützte Kreuzer und Kanonenboote:					
„Miyako“	1897	1 800	Mai 1904	Port Arthur	Durch Auflaufen auf Minen gesunken.
„Kaimon“	1877	1 370	Juli 1904	"	Desgl.
„Atago“	1887	622	Nov. 1904	"	Auf einen Felsen gestoßen und gesunken.
„Oshima“	1891	640	Mai 1904	Liaotung	Gesunken infolge eines Zusammenstoßes.

Gesamtverluste.

Gattung	Zahl	davon versenkt	davon durch Art.	davon durch Torp.	davon durch Minen	davon durch andere Ursachen	davon an Japaner verloren	davon desarmiert	Bemerkungen
A. Rußland.									
Linienschiffe	15	5*	3	3	1	—	2	1	* Davon 2 von den Japanern gehoben.
Küstenpanzerschiffe ꝛc.	5	1	1	—	1	—	2	—	
Panzerkreuzer	5	2*	—	3	—	—	—	—	* Davon 1 am 24. 6. 05 von den Japanern wieder gehoben.
Geschützte Kreuzer	11	4	1	—	1	—	—	5	
Ungeschützte Kreuzer	8	7	—	—	—	—	—	1	
Torpedofahrzeuge	41	16	6	2	2	3	1	11	
Hilfskreuzer	2	—	1	—	—	—	—	1*	* Soll Ende Mai 1905 als Lazarettschiff wieder freigegeben sein.
B. Japan.									
Linienschiffe	2	—	—	—	2	—	—	—	
Panzerkanonenboote	1	—	—	—	1	—	—	—	
Geschützte Kreuzer	3	—	—	—	2	1	—	—	
Ungeschützte Kreuzer	4	—	—	—	2	2	—	—	
Torpedofahrzeuge	6	—	3(?)	—	3	—	—	—	

Zu: Die Seeschlacht bei Tsushima.



Zu: Die Seeschlacht bei Tsushima.

Almás, Wladiwostok erreicht.

Isumrúd. in Wladimir B. gesprengt.

A. Uschakoff gesunken.

Nebogatoff am 28. V. vom japan. Gros eingeholt, Flagge gestrichen.

urch Niitaka u. der koreanischen n 28. V. zum gebracht.

Matrosen inmitten

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die diesjährige Sommerseereise Seiner Majestät des Kaisers findet in der Ostsee statt. S. M. Y. „Hohenzollern“ mit den Begleitschiffen, dem kleinen Kreuzer „Berlin“ und den Depeschenbooten „Sleipner“, „S 83“ und „S 87“, hatte bis zum 22. Juli Glücksburg, Flensburg, dänische Buchten, Swinemünde, Saßnitz, Gefle, Hernösand, Nyland, Björkö (Finnland) und Wisby angelaufen. In Gefle, wohin auch noch der Panzerkreuzer „Prinz Adalbert“ beordert war, traf Seine Majestät mit dem König von Schweden zusammen. Der seit dem Jahre 1889 à la suite der deutschen Marine stehende König Oskar wurde bei dieser Gelegenheit zum Großadmiral à la suite der deutschen Marine ernannt. Vor Björkö fand eine kurze Begegnung Seiner Majestät mit dem auf der Yacht „Polarstern“ von Kronstadt eingetroffenen Kaiser von Rußland statt. Der Zar war begleitet von dem Großfürsten Michael Alexandrowitsch und unter anderen auch von dem neuen russischen Marineminister Birileff. Die Monarchen besuchten sich wiederholt gegenseitig an Bord ihrer Yachten und besichtigten den Begleitkreuzer „Berlin“.

Der Großherzog Wilhelm Ernst von Sachsen-Weimar ist à la suite des I. Seebataillons gestellt.

— Personal. Admiral v. Köster, Chef der aktiven Schlachtflotte, wurde am 28. Juni zum Großadmiral ernannt. Seine Majestät der Kaiser ließ die Flagge des ersten aktiven Großadmirals unserer Marine von dem Flottenflaggschiff und den beiden Geschwaderflaggschiffen mit je 19 Schuß salutieren.

Vizeadmiral Büchsel, Chef des Admiralstabes der Marine, wurde zum Admiral ernannt. Außer dem Großadmiral v. Köster zählt die deutsche Marine nunmehr 6 Admirale.

Vizeadmiral Diederichsen ist in Genehmigung seines Abschiedsgesuches zur Disposition gestellt worden. An seiner Stelle ist der Kapitän z. S. v. Heeringen an die Spitze des Allgemeinen Marinedepartements im Reichs-Marine-Amt getreten.

Die Stellenbesetzungen für die Flagg- und Stabsoffiziere für den Herbst d. Js. (A. K. O. vom 22. Juni) sind im Marineverordnungsblatt Nr. 11 vom 24. Juni erschienen.

— Aktive Schlachtflotte. An dem im September d. Js. stattfindenden Flottenmanöver werden außer der aktiven Schlachtflotte noch die III. Torpedobootsflottille, die Küstenpanzer „Aegir“ und „Frithjof“ und das Minenschiff „Pelikan“ teilnehmen. Die III. Torpedobootsflottille und die genannten Schiffe werden dementsprechend dem Kommando der aktiven Schlachtflotte vom 1. September bis zur Beendigung des Manövers zugeteilt.

Die aktive Schlachtflotte hat die im vorigen Heft bereits angekündigte Übungsreise nach der Nord- und Ostsee angetreten. Vom 20. bis 24. Juli haben das Flottenflaggschiff und das I. Geschwader vor Kopenhagen, das II. Geschwader vor Gothenburg und die Aufklärungsschiffe im Uddevalla-Fjord geankert. Die Aufnahme der deutschen Schiffe in Kopenhagen und den beiden schwedischen Häfen war außerordentlich freundlich. Zu Ehren der Offiziere fanden beim deutschen Gesandten, beim Minister des Auswärtigen und im dänischen Seeoffizierverein Festlichkeiten statt, während 200 deutsche Matrosen inmitten dänischer Kameraden im Tivoli bewirtet wurden. Am Vormittage

des 22. Juli beehrte Seine Majestät der König von Dänemark das Flottenflaggschiff „Kaiser Wilhelm II" mit seinem Besuch und gab seiner Freude über die Besichtigung desselben Ausdruck. Am Abend desselben Tages sah der König Christian die deutschen Seeoffiziere bei sich im Schloß Amalienborg zur Galatafel und toastete auf den deutschen Kaiser und auf die deutsche Marine. Der mit dem dänischen Elefantenorden vom König dekorierte Flottenchef, Großadmiral v. Köster, dankte mit einem Hoch auf den Landesherrn. Einen Empfang auf dem Flottenflaggschiff am 23. Juli beehrten der Prinz Waldemar und die Prinzessin Waldemar mit ihrer Gegenwart. In Uddevalla und Göteborg empfingen die Aufklärungsschiffe und das II. Geschwader ähnlich herzliche Aufmerksamkeit. Zu einem in Göteborg zu Ehren des deutschen Geschwaders veranstalteten venezianischen Fest war auch Prinz Wilhelm von Schweden erschienen. Vom 27. bis 31. Juli wird die gesamte Flotte vor Neufahrwasser zur Kohlenergänzung versammelt sein. Am Ende der vierten Woche der Fahrt werden das Flottenflaggschiff, das II. Geschwader und die I. Torpedobootsflottille vor Stockholm, das I. Geschwader vor Kalskrona und die Aufklärungsschiffe im Fjord vor Södertelge liegen.

Das Linienschiff „Kaiser Karl der Große" wurde in der Nordsee detachiert, um zur Teilnahme an der Feier der 75jährigen Unabhängigkeit Belgiens nach Antwerpen zu dampfen. Der Aufenthalt des Schiffes in dem genannten Hafen wird voraussichtlich vom 23. bis 29. Juli währen.

Die verschiedenen Festlichkeiten gaben Anlaß zu bedeutsamen Kundgebungen. So wies der König der Belgier bei der Hauptfeier in einer längeren Rede auf die Notwendigkeit einer starken Befestigung Antwerpens hin und erklärte, daß die Scheldestadt nach einem weiteren und zwingenden Ausbau seiner Hafenanlagen der bedeutendste Hafen der Welt werden könnte. Bei einem von dem belgischen Ministerpräsidenten, dem Minister des Innern, den Präsidenten des Senates und des Abgeordnetenhauses, den Vertretern des Königs und dem Offizierkorps des „Kaiser Karl des Großen" besuchten Festmahl der deutschen Kolonie betonte der deutsche Gesandte, Graf Wallwitz, daß Deutschland ein starkes Belgien sowohl in politischer wie kommerzieller Hinsicht wünsche, während der Präsident des belgischen Abgeordnetenhauses auf eine lange, glorreiche Regierung des deutschen Kaisers trank. Wilhelm II. sei der Bürge für die Neutralität Belgiens und er habe ewigen Anspruch auf die Dankbarkeit der Menschheit als Erhalter des Friedens. Bei einem Frühstück zu Ehren der Offiziere des „Kaiser Karl des Großen" im Brüsseler Palais widmete König Leopold dem deutschen Kaiser einen sehr herzlichen Trinkspruch und drückte den Wunsch aus, daß das belgische Volk den Traditionen des deutschen Volkes folgen möge.

Am 5. Juli kam das Torpedoboot „S 124" der I. Torpedobootsflottille in der Höhe von Schleimünde vor den Bug des Linienschiffes „Wörth". „S 124" diente der „Wörth" als Fangboot beim Torpedoschießen. Die Außenhaut des Torpedoboots wurde verletzt, so daß ein Heizraum voll Wasser lief. Die in demselben beschäftigten zwei Heizer und ein Maschinistanwärter erlitten durch ausströmenden Dampf Brandwunden, an deren Folgen der Anwärter am nächsten Tage starb.

Die Küstenpanzerschiffe „Aegir" und „Frithjof" haben am 10. Juli eine 3wöchige Fahrt in die schwedischen und dänischen Gewässer angetreten. Während des Aufenthalts des „Aegir" in Stockholm vom 12. bis 18. Juli wurde der Kommandant desselben vom König von Schweden in besonderer Audienz empfangen. Vom 20. bis 25. Juli lagen beide Schiffe mit dem I. Geschwader zusammen vor Kopenhagen. Die Reise findet am 31. Juli vor Danzig ihr Ende.

Der Fischereikreuzer „Zieten" hat am 19. Juli eine mehrwöchige Reise zu den Heringsloggern in den nördlichen Teil der Nordsee angetreten. Er wird zur Kohlen- und Proviantauffüllung während dieser Reise Lerwick auf den Shetlands-Inseln und Leith am Firth of Forth anlaufen.

— Auslandsschiffe. Für das Winterhalbjahr 1905/06 werden die außerheimischen Flottenstationen in folgender Weise besetzt sein: 1. In Ostasien durch den Panzerkreuzer „Fürst Bismarck“ (neuer Kommandant: Fregattenkapitän Wilken) mit dem neuen Geschwaderchef Kontreadmiral Breusing an Bord, den großen Kreuzer „Hansa“ (Kommandant: Kapitän z. S. Weber), den kleinen Kreuzer „Seeadler“ (Korvettenkapitän Puttfarcken), den kleinen Kreuzer „Thetis“ (Fregattenkapitän Glatzel), die vier Kanonenboote „Iltis“ (neuer Kommandant: Korvettenkapitän Küsel), „Jaguar“ (Korvettenkapitän Adolf Klöbe), „Tiger“ (neuer Kommandant: Korvettenkapitän v. Abeken), „Luchs“ (Korvettenkapitän Hartog) und die drei Flußkanonenboote „Tsingtau“, „Vaterland“ und „Vorwärts“ mit den beiden Depeschenbooten „S 90“ und „Taku“. 2. In der Südsee durch den kleinen Kreuzer „Condor“ (Korvettenkapitän Begas) und das neue Vermessungsschiff (Kapitänleutnant Lebahn). 3. In Ostafrika durch den kleinen Kreuzer „Bussard“ (neuer Kommandant: Korvettenkapitän Marks). 4. In Westafrika durch den kleinen Kreuzer „Sperber“ (neuer Kommandant: Korvettenkapitän Wilhelm Bertram). 5. In Westindien durch den kleinen Kreuzer „Bremen“ (Korvettenkapitän Koch) und das Kanonenboot „Panther“ (Korvettenkapitän Graf v. Saurma-Jeltsch). 6. In Westamerika durch den kleinen Kreuzer „Falke“ (neuer Kommandant: Korvettenkapitän v. Ammon). 7. Auf der Mittelmeerstation durch die „Loreley“ (neuer Kommandant: Kapitänleutnant v. Krosigk). Zu diesen Stationären treten noch die drei Schulfregatten auf ihren Winterübungsreisen, und zwar: in Westindien die „Stosch“ (Kapitän z. S. v. Dassel), im Mittelmeer die „Stein“ (Kapitän z. S. Koch) und die „Charlotte“ (Kapitän z. S. Meier).

Die Schiffe des Kreuzergeschwaders haben nach erfolgtem teilweisen Besatzungswechsel in der Mehrzahl Shanghai bzw. Tsingtau wieder verlassen. Der abgelöste Transport des Geschwaders ist am 25. Juni mit dem Lloyddampfer „Rhein“ von Tsingtau abgegangen und wird voraussichtlich am 10. August in Hamburg eintreffen.

Der II. Admiral beim Kreuzergeschwader tritt Ende Juli die Heimreise an, und sein Stab wird aufgelöst werden.

Da „Condor“ noch für längere Zeit in Samoa festgehalten wird, ist „Seeadler“ zur Aufrechterhaltung der Rundfahrten in der Südsee vorübergehend von Ostasien in die Gewässer der Karolinen detachiert. Er wird Yap (West-Karolinen) und Ponape (Ost-Karolinen) anlaufen. Der Kreuzer sichtete am 12. Mai auf der Fahrt von Tsintau nach Shangai eine treibende Mine, die mit zwei Schuß aus einer 3,7 cm Revolverkanone zur Detonation gebracht wurde. Am gleichen Tage wurde das treibende Wrack einer Dschunke gesichtet und der Versuch gemacht, dasselbe durch Rammen zu zerstören. Die Festigkeit des Schiffskörpers der Dschunke zwangen jedoch zur Aufgabe der Versuche.

„Möve“ wird nach Abschluß ihrer Vermessungstätigkeit (vgl. den Aufsatz im Juliheft) auf der Fahrt nach Tsingtau zur Außerdienststellung noch eine größere Rundreise in der Südsee ausführen. Das Schiff verläßt Matupi Mitte August und wird zuerst die Hermit-Inseln, die Anachoreten und die Ulie-Inseln (West-Karolinen) aufsuchen. Von Yap aus wird der zweite Teil der Rundfahrt angetreten, auf der die Marianen besucht werden Über Manila und Shangai wird dann „Möve“ Ende Oktober in Tsingtau eintreffen.

„Sperber“ ist am 15. Juli von Kapstadt zur Übernahme der Geschäfte des westafrikanischen Stationärs vom „Habicht“ nach Kamerun in See gegangen. Der Kreuzer hatte auf seiner Reise von Ostasien in Surabaja auf Java Gelegenheit, bei einer Feuersbrunst hilfreich einzugreifen. Er war in der Nacht vom 15./16. Mai ohne Lotsen in den genannten Hafen eingelaufen und hatte unbemerkt an der Pier festgemacht, so daß das Erscheinen der von ihrem Kommandanten geführten fremden Matrosen auf der Brandstätte große Überraschung hervorrief. Die Zeitungen Surabajas schreiben vornehmlich dem Eingreifen der deutschen Mannschaft das Verdienst zu, das Feuer lokalisiert und ein stark bedrohtes Geschäftsviertel vor der Einäscherung bewahrt zu haben.

Der Ablösungstransport für „Bussard“ ist am 20. Juli mit dem Dampfer „Präsident“ in Daressalam eingetroffen.

„Habicht“, der seit 9 Jahren die westafrikanische Station besetzt hielt und von dessen Besatzung im Feldzuge gegen die Hereros mehrere Offiziere und Mannschaften gefallen sind oder verwundet wurden, tritt nach Ablösung durch den „Sperber“ am 3. August von Duala die über Lome, Monrovia, Dakar, Teneriffa, Ferrol und Nieuwediep führende Heimreise an. Das Kanonenboot wird zum 21. September in Kiel erwartet. — Wie schon kurz berichtet, feierte „Habicht“ am 18. März in Kapstadt die 25 jährige Wiederkehr der ersten Indienststellung. Die Deutschen Kapstadts nahmen herzlichen Anteil an der veranstalteten Feier. Eine Deputation des Flottenvereins überreichte dem Schiff eine silberne Jardiniere.

„Wolf“ ist nach fast fünfjähriger Tätigkeit im Auslande in die Heimat zurückgekehrt und am 19. Juli in Danzig außer Dienst gestellt. Im letzten Halbjahre führte das alte Kanonenboot Vermessungen im Rio del Rey-Gebiet aus und brachte im Anschluß an eine Hochseevermessung die Arbeiten im Kamerungebiet zum Abschluß.

Anfang April ging „Wolf“ nach Duala, um in dem neuen Dock der Woermann-Linie zu docken und für die Heimreise auszurüsten. Während der Hochseevermessung wurde St. Isabella auf Fernando Po angelaufen, wo der neue spanische Gouverneur Schiff und Besatzung sehr freundlich willkommen hieß. Die Arbeiten in dem Dock zu Duala wurden zur vollsten Zufriedenheit erledigt. Duala hat durch dies Dock einen wesentlichen Aufschwung gewonnen und einen Teil der sonst nach Loanda fließenden Einnahmen für Schiffsreparaturen an sich gezogen. Das Dock ist fast ohne Unterbrechung in Benutzung.

Dem Kreuzer „Bremen“ haben die im Konkordiaklub zu Pensacola, Florida, vereinigten Deutsch-Amerikaner für das brave Benehmen der Offiziere und Mannschaften als Zeichen der Hochachtung eine goldene Medaille überreicht, die als Erinnerung an die Geburtstagsfeier des Kaisers an Bord des Schiffes dienen soll.

„Panther“ hat eine längere Reise nach der Ostküste Südamerikas angetreten und ist am 22. Juli in Para am Delta des Amazonenstromes eingetroffen.

„Falke“ hat nach dreiwöchigem Aufenthalt in San Franzisko seine Fahrt an der westamerikanischen Küste nach Norden fortgesetzt und ist am 24. Juli von Vancouver nach Sitka abgegangen. Das Schiff ist in den bisher berührten Häfen nicht nur von den Deutschen, sondern auch von den Amerikanern sehr herzlich begrüßt worden.

Die Schulschiffe „Charlotte“, „Stein“ und „Stosch“ haben am 18. Juli ihre bis Ende März 1906 währende Auslandsreise angetreten.

— Indienststellung. Das Linienschiff „Preußen“ hat am 12. Juli in Kiel in Dienst gestellt, um nach Beendigung der Probefahrten in den Verband der aktiven Schlachtflottte einzutreten.

„S 128“ hat zu Probefahrten am 8. Juli in Elbing in Dienst gestellt.

— Aus der Kriegsliste gestrichen. Die zuletzt als Artillerieschulschiff verwendete ehemalige Kreuzerkorvette „Olga“ und die Hafenschiffe „Neptun“ (der alte „Friedrich Karl“) und „Merkur“ (die ehemalige Kreuzerkorvette „Arkona“) sind aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen.

— Probefahrtsergebnisse. „Berlin“: Die Probefahrten sind beendet und zur vollsten Zufriedenheit ausgefallen.

„Lübeck“: Die Erprobungen werden fortgesetzt und vornehmlich Kohlenmeßfahrten ausgeführt. Der Kohlenverbrauch (mit 8 Propellern) betrug bisher bei

7600 Pferdestärken und 20,5 sm Geschwindigkeit 0,875 kg pro indizierte Pferdestärke und Stunde, und bei

9400 Pferdestärken und 21,5 sm Geschwindigkeit 0,975 kg pro indizierte Pferdestärke und Stunde.

Es soll demnächst in Versuche mit größeren Propellern (je 1 auf den 4 Wellen) eingetreten werden. Es ist mit diesen eine größere Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit, aber vermutlich auch ein größerer Kohlenverbrauch als mit den kleineren Propellern zu erwarten. Bei den bisherigen Fahrten mit kleinen Propellern hat „Lübeck“ die Geschwindigkeit ihrer mit Kolbenmaschinen ausgerüsteten Schwesterschiffe nicht übertroffen.

„S 125“: Die im Juliheft enthaltene Angabe, daß die Turbinenanlage des Bootes gelegentlich einer Probefahrt unbrauchbar geworden sei, so daß das Boot nach Pillau hätte eingeschleppt werden müssen, beruht auf einem Irrtum. Das Boot ist vielmehr mit eigener Maschinenkraft in den Hafen zurückgekehrt, da es sich lediglich um eine Beschädigung der Marschturbinen handelte, verursacht durch Heißlaufen einiger Lager infolge mangelhafter Schmierung. Inzwischen ist „S 125“ von Pillau nach Kiel gefahren und nimmt dort außer der Reparatur der Marschturbinen die seitens der Marine vorgeschriebenen Revisionsarbeiten vor, welch letztere längere Zeit in Anspruch nehmen.

— Verschiedenes. Die zur Nordseestation gehörende Segelyacht „Wille“ ist am 15. Juli bei Wangeroog gestrandet und anscheinend total verloren.

Mitte Juli haben auf „Prinz Heinrich“ im Kattegatt neue Versuche mit dem Leueschen Bekohlungsapparat stattgefunden.

Die Versorgung der im Auslande befindlichen Schiffe mit besonderen Offizierbibliotheken (neben den bisherigen Mannschaftsbibliotheken) zur wissenschaftlichen Fortbildung der Offiziere kommt nunmehr zur Durchführung.

Die Kommandantenmessen der dauernd im Auslande befindlichen Schiffe und der vorübergehend in die Heimat zurückkehrenden Schulschiffe erhalten von jetzt ab Messegeschirr und Gerät als überetatmäßiges Inventar geliefert.

Der Kreuzer „Lübeck“ hat in den Tagen vom 28. bis 26. Juli auf Befehl des Kaisers seiner Patenstadt einen Besuch abgestattet, und ist das erste Kriegsschiff derartiger Größe, welches die Trave hinaufdampfte. Die Behörden und die Bevölkerung der alten Hansastadt bereiteten dem Kreuzer einen überaus herzlichen Empfang. Der präsidierende Bürgermeister, Senator Dr. Eschenburg, besichtigte das Schiff und wurde beim Vonbordgehen mit 21 Schuß salutiert. Gelegentlich eines vom Senat den Offizieren der „Lübeck“ im Rathaus gegebenen Diners wurde ein Huldigungstelegramm an Seine Majestät abgesandt, auf welches nachstehende Antwort einging:

„Dem Senate und der Bürgerschaft spreche ich Meinen Dank aus für die Mir anläßlich der Ankunft des Kreuzers „Lübeck“ dargebrachte Huldigung. Wie in vergangenen Tagen hier in Wisby der Name der freien Hansastadt Lübeck in hohem Ansehen stand, so soll auch der neue Kreuzer den Namen „Lübeck“ über alle Meere tragen und als starker, aber friedebringender Schutz den deutschen Handel auf dem Erdenrunde begleiten.

Wilhelm I. R.“

Weitere Einladungen an die Offiziere hatten die Handelskammer, das Offizierkorps des Regiments „Lübeck“ und der Lübecker Yachtklub ergehen lassen, während die Mannschaft von der Stadt festlich bewirtet und vom Senat mit einem Phonographen beschenkt wurde. Die Offiziermesse erhielt sehr wertvolle Silbergeschenke vom Senat, der Handelskammer, dem Regiment Lübeck, der Schiffergesellschaft und dem Alldeutschen Verband, während der Marineverein den Deckoffizieren ein schönes Erinnerungsstück überreichte.

Das neue Marinelazarett Kiel-Wiek ist am 2. Juli bezogen worden. Die gesamte, nach Plänen des inzwischen verstorbenen Dombaumeisters Schwartzkopff-Berlin erbaute Anlage wird 16 einzelne Gebäude umfassen; gegenwärtig liegt natürlich noch nicht das Bedürfnis vor, alle vorgesehenen Krankengebäude zu besetzen. Der Ausbau

erfolgt nach und nach. Die Belegstärke ist auf über 400 Betten berechnet. Die Lage des Lazaretts ist sehr praktisch gewählt; im Osten bildet der Hafen die natürliche Grenze und gegen die kalten Nordwinde gewähren die hohen Häuser des benachbarten Kasernements guten Schutz. Um die im Pavillonsystem erbauten Krankenhäuser ziehen sich hübsche und ausgedehnte Gartenanlagen, die eine wirkliche Erholungsstätte bilden. Das Lazarett ist technisch und wissenschaftlich gediegen ausgestattet. Alle Fortschritte der neuesten Zeit sind in weitgehendem Maße berücksichtigt worden.

⚜

England. Der achttägige Besuch der Atlantikflotte in Brest wird überall als eine Besiegelung der neuen Freundschaft mit dem Nachbar diesseit des Kanals gefeiert, oftmals für sonstige englische Gepflogenheiten so ostentativ, daß Zweifel auftauchen, ob alles völlig nach Wunsch ausgefallen ist. Jedenfalls bedeutet der friedliche Einzug der Atlantikflotte in Brest hundert Jahre nach dem Trafalgartage einen Triumph der englischen Politik, auf den das Volk stolz sein kann. Gleichzeitig erscheinen die Mittelmeerflotte in Barcelona und das zweite Kreuzergeschwader in Lissabon. In solch kreißenden Zeiten darf es niemand wundern, wenn jeder Luftzug von außen einen Sturm der Entrüstung hervorruft; ebensowenig darf es wunderbar erscheinen, wenn ältere Wünsche und Bestrebungen unwillkürlich eine Einschränkung erfahren. Der Pazifische Ozean soll in Zukunft anderen Nationen überlassen werden, hier will England nur noch sein Besitztum verteidigen, wie der Parlamentssekretär Mr. Pretyman in den Verhandlungen über Position 8 (Schiffbauten) des diesjährigen Etats Mr. Colomb erwiderte, der meinte, daß die Vorherrschaft im Pazifischen Ozean zwischen England, den Vereinigten Staaten und Japan in nächster Zukunft entschieden werden müsse. Im übrigen brachten diese Verhandlungen nicht viel Neues. Die bei gleicher Gelegenheit in den Vorjahren gemachten Angaben über die Neubauten unterblieben, weil die Admiralität es nicht für gut hielt, die aus ihrer genaueren Kenntnis der Vorgänge auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatze gezogenen Schlüsse zum Gemeingut aller zu machen. Die Tatsache, daß englische Marineattachees fast dauernd auf der japanischen Flotte eingeschifft gewesen sind, erfährt hierdurch noch eine weitere Bestätigung. Captain Packenham, der in der Schlacht am 27./28. Mai auf der „Mikasa“ war, ist zur mündlichen Berichterstattung in London eingetroffen. Die in die Presse gedrungenen Einzelheiten über die „Dreadnought“ erklärte Mr. Pretyman zum Teil für zutreffend, zum Teil für falsch. Doch läßt sich mit ziemlicher Sicherheit schließen, daß die Hauptarmierung aus zehn bis zwölf 12zölligen Geschützen bestehen wird, eine Entscheidung über Antitorpedobootsartillerie noch nicht getroffen ist, Turbinenmaschinen zur Erreichung einer Geschwindigkeit von 20 bis 21 Seemeilen und Babcock & Wilcox-Wasserrohrkessel eingebaut werden sollen. Der taktische Wert der Geschwindigkeit wird nach den Erfolgen der Japaner am 27./28. Mai trotz der vor ihnen ertönten Mahnrufe der Admirale Bridge und Custance im „Naval Annual“ jetzt allgemein und mit Recht ziemlich hoch veranschlagt. Sie ist dasjenige Moment, durch das sich das höhere Führertalent am besten betätigen kann. Die bereits in Bau gegebenen Hochseetorpedobootszerstörer sollen wegen beabsichtigter Änderungen infolge der letzten japanischen Erfahrungen noch nicht begonnen werden. Die Unterseebootspolitik, die bis zum Ersatz der festen Minensperren durch Unterseebootsstationen in den Haupthäfen geht, wird trotz der Unfälle mit diesen Booten in dem letzten Jahre weiter verfolgt werden, wenngleich Mr. Pretyman im Unterhause zugab, daß England lieber gesehen hätte, die Unterseeboote seien überhaupt nicht erfunden. Die Flottenreorganisation Admiral Fischers wurde vielfach als zu plötzlich, die vom Ersten Lord hieran geknüpften Erwartungen von Ersparnissen als übertrieben beurteilt. Vor allem dienten die Ausführungen des früheren Chefkonstrukteurs Sir W. White in verschiedenen Fach-

blättern als Unterlage für die Behauptung, daß sich die durch die Ausrangierung erzielten Minderausgaben sehr bald in Mehrausgaben verwandeln würden. An eine dauernde Beschneidung des Marineetats denkt in England niemand. Selbst das Verschwinden der russischen Flotte aus der Zahl der zu berücksichtigenden Machtfaktoren wird nicht als ein Grund zur Verringerung anerkannt. Fast scheint es, als ob den Engländern der Sieg Togos in der Japanischen See zu gründlich gewesen ist. Mäßige Friedensforderungen, auf denen eine dauernde Verständigung mit Rußland angebahnt werden könne, wird dem Verbündeten vielfach angeraten. Daß die aus Ostasien zurückkehrenden Linienschiffe den Kern einer Nordseeflotte bilden müssen und bilden werden, vielleicht zunächst als starke Chatham-Reservedivision, wird als selbstverständlich angenommen. Soweit bekannt, sollen sie auch den gewünschten Zweck erfüllen, aber nicht als Reservedivision, sondern als aktive Verstärkung der Kanalflotte, die auf diese Weise zunächst 15 und später 18 Linienschiffe zählen wird. Mit diesem Zeitpunkte wird die Neuverteilung der Flotte vorläufig zum Abschluß gebracht sein. Augenblicklich ist nahezu die gesamte englische Linienschiffsflotte in der Ostatlantik und den heimischen Gewässern versammelt.

Der Ausbau von Rosyth als vierten Kriegshafen wird durch diese Schiffsanhäufung in den heimischen Gewässern zur dringenden Notwendigkeit. Die Arbeiten sollen deshalb auch beschleunigt in Angriff genommen werden. Die Kosten sind in der neuen Naval Works Bill auf 2,5 Millionen £ veranschlagt.

Die Erfahrungen mit dem System der Reservedivision während der letzten achttägigen Übungsperiode mit der Kanalflotte haben allgemein befriedigt, nur war das Maschinenpersonal für die gestellten Anforderungen zu schwach. Trotzdem will die Furcht eines überraschenden Angriffs immer noch nicht verschwinden. Lord Ellenborough gab ihr im Oberhause wiederum Ausdruck, als er nochmals für die Notwendigkeit einer Nachrichten- und Preßkontrolle in japanischer Art beim Eintreten einer Spannung und im weiteren Verlaufe eines Krieges eintrat. Die in der Erteilung von Lotsenzeugnissen an Lotsen fremder Nationalität liegende Gefahr wurde von den Regierungsvertretern zwar anerkannt, aber in Anbetracht der geringen Zahl für übertrieben gehalten.

Die Hilfskreuzer- und Subsidienfrage wurde im Oberhause wieder von Lord Brassey zur Sprache gebracht. Hierbei erklärten die Regierungsvertreter: a) daß Subsidien in Zukunft nur an wenige als Hilfskreuzer wirklich brauchbare Schiffe gewährt werden sollten; b) daß Hilfskreuzer keineswegs so viel billiger seien als kleine Kreuzer; z. B. würden für „Oceanic" jährlich 10000 £ Subvention gezahlt, die Einrichtung als Hilfskreuzer koste 26000 £, für einen Verlust seien der Gesellschaft 705000 £ zu zahlen; ein „Scout" koste dagegen nur 300000 £.

Die Armeeorganisation in Indien schreitet dank der energischen Tätigkeit des Oberkommandierenden, Lord Kitchener, kräftig vorwärts, während diejenige zu Hause nicht recht vom Fleck kommen will. Der gute Budgetabschluß Indiens, der einen Überschuß von 3,5 Millionen £ ergab, sowie die aus ihm deutlich hervorgehende Tatsache, daß der Export nach Indien demjenigen nach Australien, Kanada und dem Kaplande gleichkommt, haben wohl nicht wenig hierzu beigetragen. Von den Jahreseinnahmen von 82 Millionen sollen 20,5 Millionen für die Armee (d. i. 2,5 Millionen mehr als im Vorjahre) verausgabt werden, um die Durchführung der Pläne Kitcheners zu beginnen: Formation von 9 Divisionen an Stelle der bisherigen 4, Vermehrung der englischen Feldarmee von 80000 auf 140000 Mann, Versorgung der Feldarmee mindestens während des ersten Kriegsjahres aus Magazinen und Werkstätten Indiens. Dieser Reformplan fordert im ganzen 20 Millionen £; mit der Verausgabung von 10 Millionen £ hat sich bis jetzt die Regierung einverstanden erklärt. Die Wirksamkeit und Verantwortung des Oberstkommandierenden wird durch Reduzierung der Stellung des Militärmitgliedes des Vize-Königlichen Rates auf eine Intendanturstelle bedeutend erhöht.

— Personal. Bei der Julibeförderung wurden 18 Commanders zu Captains und 25 Lieutenants zu Commanders ernannt. Das Dienstalter der ersteren in der bisherigen Charge schwankte zwischen 4½ bis 7½, dasjenige der letzteren zwischen 10 bis 13½ Jahren. Bemerkenswert ist nur, daß die in früheren Jahren stark bevorzugten Artilleriespezialisten nicht in demselben Maße berücksichtigt worden sind. Von den beförderten Lieutenants waren sieben Navigations-, sieben Artillerie- und ein Torpedo-Offiziere.

Die bisher zur Beaufsichtigung der Schiffe der Fleet Reserve auf die Werften kommandierten Marineingenieure und Deckoffiziere werden in geringerer Zahl auch weiterhin den Werften zur Beaufsichtigung und Instandhaltung des Maschineninventars und Materials an Stelle von Zivilpersonal belassen.

In dem Vermessungsdienst sollen jüngere Offiziere, Lieutenants der Navigationsbranche und Sublieutenants nur 2 Jahre verwendet werden, wenn sie sich nicht nach Ablauf dieser 2 Jahre für die Spezialaufbahn entschließen.

Die noch nach dem alten System eingestellten Kadetten werden ihre Ausbildung in Bermuda beenden, um das Dartmouth-College völlig für die Zöglinge des neuen Systems zur Verfügung zu haben. Hierzu werden drei Schulkreuzer, „Isis“, „Highflyer“ und „Eclipse“, gebraucht.

Das neue Schiffsjungeninstitut in Harwich wird im Oktober eröffnet und ungefähr 1600 Schiffsjungen aufnehmen. Bis auf weiteres, aber wahrscheinlich nicht mehr lange, bleiben außerdem noch die Schulschiffe „Impregnable“ in Devonport, „Emerald“ in Queenstown, „Caledonia“ in Queensferry in Dienst.

— Manöver. In der Zeit vom 3. bis 10. Juli fanden Übungen der drei Reservedivisionen einschließlich Torpedobootszerstörer- und Torpedobootsflottillen mit der Kanalflotte statt, die durch das 1. Kreuzergeschwader, die Schulschiffe der Naval Reserve und vier Kreuzer des 4. Kreuzergeschwaders verstärkt war. Vertreter der Presse wurden nicht zugelassen. Nach dem, was trotzdem in die Öffentlichkeit gedrungen ist, hat es sich um eine Übung einfachster Art gehandelt. An drei verschiedenen Tagen mußte von der auf Spithead-Reede versammelten Reserveflotte je eine Division den Durchbruch nach Torbay gegen eine aus Schiffen der Kanalflotte bestehende stärkere Division versuchen. Letzterer gelang es wenigstens zweimal, die Reservedivision vor dem Erreichen des Zielhafens zur Schlacht zu stellen. In der Aufklärungs- und Verbindungslinie durften nur optische Signale, keine Funksprüche, gemacht werden. Hauptzweck der Übung war anscheinend der, festzustellen, welche Ansprüche an die nur mit der Stammbesatzung besetzten Schiffe gestellt werden können, wenn beim plötzlichen Kriegsausbruch die schnelle Vereinigung aller schlagfertigen Schiffe wünschenswert erscheint. Die Leistungen haben alle Erwartungen befriedigt; Havarien sind nicht bekannt geworden. Die teilnehmende Reserveflotte war 8 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 12 große, 2 kleine geschützte Kreuzer, 42 Torpedobootszerstörer, 31 Torpedoboote, die Kanalflotte 9 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer, 8 große, 9 kleine geschützte Kreuzer, 12 Torpedokanonenboote und 33 Torpedobootszerstörer stark. Auf das Manöver wird in dem nächsten Heft noch zurückgekommen werden.

— Flottenverteilung. An der im Maihefte mitgeteilten Flottenverteilung hat sich im letzen Vierteljahr folgendes geändert:

1. Zur Kanalflotte gehören augenblicklich nur 11 Linienschiffe: „Exmouth“, „Russell“, „Albemarle“, „Montagu“, „Duncan“, „Cornwallis“, „Triumph“, „Swiftsure“, „Caesar“, „Prince George“, „Revenge“. Nach Rückkehr der 4 Linienschiffe der ostasiatischen Station, „Ocean“, „Albion“, „Vengeance“, „Centurion“, wird sie auf 15, dann durch „Jupiter“ auf 16 und voraussichtlich im Herbst, wenn die Schiffe der „King Edward VII.“-Klasse für die Atlantikflotte dienstbereit sind, auf 18 Linienschiffe gebracht werden. Als dritter Kreuzer ist „Juno“ hinzugetreten.

2. Das erste Kreuzergeschwader ist zwar noch 5 Panzerkreuzer stark, wird aber

in der nächsten Zeit durch „Hampshire“ auf die reglementsmäßige Stärke von 6 kommen: „Good Hope“, „Monmouth“, „Kent“, „Donegal“, „Antrim“.

3. Zu der Torpedobootszerstörerflottille ist ein altes Linienschiff als Depotschiff unter dem Namen „Sapphire 2“ in Portland getreten.

4. Die Portsmouth- und Devonport-Unterseebootsflottillen sind gebildet worden, die Sheerneß-Flottille liegt augenblicklich noch in Portsmouth.

a) Devonport: Kreuzer „Forth“ Depotschiff, „A 1“, „A 9“, „A 10“, „A 12“.

b) Portsmouth: Kreuzer „Thames“ Depotschiff, Torpedokanonenboot „Hazard“, Torpedoboot „26“ Begleitschiffe, „A 2“, „A 3“, „A 4“, „B 1“.

Für Sheerneß: „Nr. 1“, „Nr. 2“, „Nr. 3“, „Nr. 4“, „Nr. 5“.

5. Die Atlantikflotte besteht zur Zeit aus 7 Schiffen und wird nach beendeter Indienststellung der „Dominion“ und „New Zealand“ 9 Schiffe stark sein, da das von China zurückkehrende Linienschiff „Canopus“ ihm attachiert worden ist: „King Edward VII.“, „Commonwealth“, „Victorious“, „Majestic“, „Magnificent“, „Illustrious“, „Canopus“.

6. An Torpedobootszerstörern sind in Gibraltar augenblicklich nur 12 (7 vollbemannt, 5 mit Stammbesatzung), 6 Boote werden aus England in der nächsten Zeit erwartet.

7. Die Mittelmeerflotte zählt nach Hinzutritt von „Goliath“ 9 Linienschiffe. Sie ist außerdem in ihrem Bestande durch den Übertritt der „Juno“ zur Kanalflotte und die Ankunft des neuen Scouts „Sentinel“ verändert worden.

8. In dem dritten Kreuzergeschwader hat „Carnarvon“ die Stelle von „Aboukir“ eingenommen.

9. Als Flaggschiff des vierten Kreuzergeschwaders hat „Royal Arthur“ für „Ariadne“ in Dienst gestellt. Außerdem tritt in nächster Zeit noch der geschützte Kreuzer „Eclipse“ als drittes Kadettenschulschiff hinzu.

10. Von den ausländischen Geschwadern hat das ostasiatische durch Zurückrufung von 4 Linienschiffen und Hinaussendung von 6 Torpedobootszerstörern die größte Veränderung erfahren. Es besteht, abgesehen von den Flußkanonenbooten usw., augenblicklich aus dem Linienschiff „Glory“, den Panzerkreuzern „Hogue“, „Sutley“, den geschützten Kreuzern „Diadem“, „Andromeda“, „Iphigenia“, „Sirius“, „Astraea“, „Bonaventure“; 14 Torpedobootszerstörern mit einem Depotschiff, „Hecla“.

Ob die Nachricht, daß auch „Glory“, „Hogue“, „Sutley“ zurückkommen sollen, sich bewahrheiten wird, läßt sich noch nicht sagen. Für „Sirius“ und „Iphigenia“ geht der geschützte Kreuzer „Flora“ hinaus.

11. Die Reservedivisionen setzen sich augenblicklich folgendermaßen zusammen:

a) Devonport.	b) Portsmouth.	c) Chatham.
	Linienschiffe:	
„Empreß of India“ P,	„Barfleur“ P,	„Resolution“ P,
„Hood“,	„Dominion“,	„Repulse,
„Trafalgar“	„New Zealand“,	„Royal Oak“,
„Nile“	—	„Ramillies“.
	Panzerkreuzer:	
—	„Cressy“,	„Aboukir“,
—	„King Alfred“,	„Bacchante“.
	Geschützte Kreuzer:	
„Europa“	„Powerful“,	„Spartiate“,
„Blake“,	„Terrible“,	„Blenheim“,
„Niobe“,	„Gladiator“,	„Talbot“,
„Eclipse“,	„Hermes“,	„Vindictive“,

Devonport.	Portsmouth.	Chatham.
	Geschützte Kreuzer:	
„Arrogant“,	„Hermione“,	„Argonaut“,
„Flora“,	„Indefatigable“,	„Charybdis“,
„Pyramus“,	„Pandora“,	„Pioneer“,
—	„Spanker“,	—
	Torpedobootszerstörer:	
21,	16,	22,
	Torpedoboote:	
11.	13.	6.

Zu den drei Zerstörerflottillen kommen in nächster Zeit als Flottillenfahrzeuge die drei Scouts „Skirmisher“, „Adventure“, „Foresight“.

— Geschwadertätigkeit. Aktive Flotte: Kanalflotte. Die Linienschiffsflotte war Anfang Juli zu den Übungen mit den Reservedivisionen in Portland bis auf die Linienschiffe „Caesar“ und „Swiftsure“ versammelt. Letztere beiden waren wegen der Kollision im Kanal seit Mitte Juni in Reparatur. „Swiftsure“ hatte bei der Kollision mit „Triumph“ eine Beschädigung der einen Schraubenwelle nebst Schraubenwellenlager, „Caesar“ bei der Kollision mit der Viermastbark „Afghanistan“ stärkere Bugbeschädigungen davongetragen. Die zur Linienschiffsflotte gehörenden Kreuzer sind durch „Juno“ auf 3, entsprechend der Anzahl der Divisionen, vermehrt worden. Nach dem Manöver ging „Hannibal“ zur Außerdienststellung auf die Werft und wurde durch „Prince George“ aus der Atlantikflotte ersetzt. Während des Aufenthalts in Torbay fanden verschiedentlich Wetterexerzieren in Klarschiff, Netze aus und ein, Bootsrudern statt. Bei dem ersten Exerzitium schwankte die Zeit zwischen 1 Min. 30 Sek. bis 3 Min. 25 Sek., bei dem zweiten zwischen 0 Min. 45 Sek. bis 15 Min. 25 Sek. (aus) und 2 Min. 30 Sek. bis 10 Min. 0 Sek. (ein).

Die Torpedobootszerstörerflottille ging Mitte Juli in die Nordsee nach Harwich. Anfang August wird die gesamte Flotte zum Empfang des französischen Nordgeschwaders auf Spithead Reede sein. Ende August soll die Flotte eine Reise in die Ostsee antreten.

Das erste Kreuzergeschwader wechselte am 15. Juli den Chef. „Donegal“ ging nach Dublin zur Teilnahme an Kavallerieeinschiffungsübungen. „Antrim“ stellte in Dienst, um an die Stelle von „Bedford“ zu treten; die Reparatur von „Kent“ wurde beendet.

Die Atlantikflotte ging nach dem erfolgreichen Besuch in Brest nach Villagarcia. „Mars“ und „Prince George“ kehrten nach England zurück; ersterer, um außer Dienst zu stellen, letzterer, um für „Hannibal“ in die Kanalflotte zu treten. Am 11. Juli stellte „New Zealand“ in Dienst, während „Hindustan“, „Dominion“ und „Pathfinder“ zunächst noch mit Stammbesatzungen Probefahrten erledigen. „Pathfinder“ soll Flottillenschiff für die Torpedobootszerstörer werden. „Canopus“ traf am 11. Juli von Ostasien in Gibraltar ein. „Leander“ machte mit den in Dienst befindlichen Torpedobootszerstörern Kreuzfahrten an der afrikanischen Küste. Anfang August sollen gemeinsame taktische Übungen mit der Mittelmeerflotte vor Lagos stattfinden.

Das zweite Kreuzergeschwader erledigte auf der Reise von Livorno nach Gibraltar Ende Juni die 8stündige Volldampffahrt, auf der folgende Geschwindigkeiten erreicht wurden:

„Drake“ . .	Maximal:	24,27	Seemeilen,	Durchschnitt:	23,7 Seemeilen,
„Cornwall“ .	„	24,0	„	„	23,7 „
„Berwick“ . .	„	—	„	„	22,7 „
„Essex“ . .	„	—	„	„	22,45 „

„Cumberland“ mußte die Fahrt wegen warmgelaufener Lager aufgeben. Bei der Kohlenübernahme aus Kohlendampfern in Gibraltar erzielte „Drake“ eine Durchschnittsleistung von 123 Tonnen pro Stunde, „Cumberland“ von 83 Tonnen.

Nach einem 10tägigen Besuch in Lissabon kehrte das Geschwader wieder nach Gibraltar zurück, um sich für die Amerikafahrt zu rüsten, die am 1. August angetreten werden soll. Die Schiffe werden treffenweise fahren und sich erst wieder am 10. August in Quebec vereinigen. Im Oktober werden Newport und New York besucht, danach vor Bermuda Schießübungen abgehalten werden. Ende November wird das Geschwader in Gibraltar zurückerwartet.

Die Mittelmeerflotte. Seit der Kommandoübernahme des Lord Beresford erscheinen die Nachrichten über die Tätigkeit dieser Flotte wieder reichlicher und ausführlicher. Hiernach beginnt der Admiral die Flottenausbildung in derselben Weise wie seinerzeit diejenige der Atlantikflotte: Scharfes Wetterexerzieren, Führung durch die zweiten Admirale und älteren Kommandanten. Nach Algier wurden Port Mahon und Barcelona besucht, am 12. Juli wurde Gibraltar erreicht. In Port Mahon brauchten zum Entmooren „Queen“ 18¼, „Prince of Wales“ 18¾ Minuten. Auf der Fahrt zwischen Port Mahon und Algier fanden Torpedoschießübungen von Division gegen Division in Fahrt statt. Algier verließen die Schiffe ohne Lotsenhilfe. Auf dem Linienschiff „Implacable“ wurden durch Explosion eines Dampfrohres zehn Mann schwer verletzt; acht von ihnen starben. Das Linienschiff „Goliath“ ist in Malta, der Scout „Sentinel“ bei der Flotte eingetroffen. „Venerable“ ging zum Besatzungswechsel nach England. Die Torpedobootszerstörerflottille machte Übungsfahrten zwischen den griechischen Inseln und folgte Mitte des Monats der Flotte nach Gibraltar.

Von dem dritten Kreuzergeschwader war zunächst nur „Leviathan“ bei der Flotte, während „Suffolk“ und „Lancaster“ bis zum 17. Juli in Port Said wegen der russischen Hilfskreuzer stationiert waren. Der neu in Dienst gestellte Kreuzer „Carnarvon“, der auf der Ausreise bei Kap Villano mit dem deutschen Dampfer „Koblenz“ im Nebel kollidierte, traf erst in Algier bei der Flotte ein.

Von dem vierten Kreuzergeschwader nahmen „Ariadne“, „Hawke“, „Edgar“, „St. George“ an den Manövern der Kanalflotte und der Reservedivisionen teil. Alle Schiffe rüsteten dann zu der Kreuzerfahrt nach Westindien.

Über das australische Geschwader wird Ende des Jahres Vizeadmiral Fawkes den Befehl von Admiral Fanshawe übernehmen.

Das ostasiatische Geschwader befindet sich jetzt im Norden der Station. Die Stelle des zweiten Admirals ging mit der Rückkehr der vier Linienschiffe ein. Die Tätigkeit des Admirals Noël wird von allen Seiten rühmend erwähnt. Er soll das Geschwader auf einen hohen Stand der Kriegstüchtigkeit gebracht, sich aber besonders dadurch verdient gemacht haben, daß er veraltete Vorschriften energisch ausmerzte oder den modernen Verhältnissen anpaßte. Nicht zufrieden ist die ostasiatische Presse mit seiner Weigerung, Schiffe zum Absuchen des Gelben Meeres nach treibenden Minen herzugeben. Zur Kontrolle des von der englisch-japanischen Presse verbreiteten Gerüchts einer deutschen Besetzung der alten Hoangho-Mündung wurde dagegen „Sirius“ entsandt.

Die Reserveflotte. Auf der Juni-Übungsreise machten alle Schiffe eine 3stündige Volldampffahrt, die zur völligen Zufriedenheit ausfiel. Anfang August sollen wiederum Übungsreisen von allen drei Divisionen unternommen werden, um Volunteers und Naval Reserves auszubilden. Vielfach wird es für notwendig gehalten, daß die Reservedivisionen periodenweise entweder mit den aktiven Verbänden, die die im Kriege ergänzen sollen, oder wenn sie eine eigene Flotte bilden, untereinander gemeinsam üben müssen. Soweit bekannt, geschah keins von beiden während der letzten Manöver.

— **Ausrangierte Schiffe.** Am 11. Juli wurden in Portsmouth 19 Kriegsschiffe und eine Anzahl Hulks verkauft. Der Panzerkreuzer „Orlando“ (1888) erzielte

10000 £, der geschützte Kreuzer „Iris“ (1879) 8000 £, das Torpedokanonenboot „Jaseur“ (1892) 2075 £.

— Schiffbau. Das neue Linienschiff „Dreadnought“ soll im Oktober auf Stapel gelegt und in 16 Monaten fertig werden. Es erhält für den Vorwärtsgang vier Turbinenmaschinen, die an vier Schraubenwellen arbeiten und vier Schrauben treiben, 22000 bis 23000 Pferdestärken erzeugen und dem Schiff eine Geschwindigkeit von $20^1/_2$ bis 21 Seemeilen geben. Für den Rückwärtsgang sind ebenfalls vier Turbinen vorhanden, die an dieselben Wellen angreifen. Ferner werden besondere Marschturbinen in gleicher Anordnung wie auf dem Kreuzer „Amethyst“ eingebaut werden. Den Dampf liefern Babcock & Wilcox-Patent-Wasserrohrkessel. Die Hauptarmierung wird nach einigen Nachrichten nicht aus zehn, sondern aus zwölf 12zölligen Geschützen bestehen.

Das neue Torpedoschutznetz, mit dem die Linienschiffe und Panzerkreuzer ausgerüstet werden sollen, ist nach einigen Nachrichten bedeutend leichter und durch eine neuartige Anordnung der Ringe bedeutend widerstandsfähiger gegen Netzscheren als das bisherige „London“-Netz.

— Probefahrten. In der vormonatlichen Rundschau wurden infolge einer irrtümlichen Umrechnung die Kohlenverbräuche bei den Probefahrten des Panzerkreuzers „Roxburgh“ nicht richtig angegeben; außerdem ist ein Druckfehler in der Angabe der indizierten Pferdestärken bei $^1/_5$ der Maschinenleistung vorgekommen. Diese Probefahrtsangaben werden deshalb wiederholt:

	Indizierte Pferdestärken	Kohlenverbrauch p. ind. Pferdestärke u. Stunde	Geschwindigkeit
30stündige Fahrt mit $^1/_5$ der Maschinenleistung	4634	0,948 kg	14,4 Sm
30stündige Fahrt mit $^7/_{10}$ der Maschinenleistung	15 005	0,903 kg	21,5 Sm
8stündige Volldampffahrt	21 857	1,043 kg	23,63 Sm

— Artillerie. Nach einigen Nachrichten werden die 13,5zölligen Geschütze zunächst auf der „Empreß of India“ und dann auf allen Schiffen der „Royal Sovereign“-Klasse durch 12zöllige Geschütze ersetzt werden, diejenigen auf Hood, Nile, Trafalgar neue Seelenrohre erhalten.

— Torpedowesen. In Elswick soll ein neuer Torpedo konstruiert sein, der durch bessere Ausnutzung der komprimierten Luft eine größere Laufstrecke und größere Geschwindigkeit hat als die bisher gebauten Torpedos. Worin die Einrichtung zur besseren Ausnutzung der komprimierten Luft besteht, wird nicht gesagt. Wahrscheinlich handelt es sich um eine verbesserte Luftanwärmevorrichtung.

— Unterseeboote. Der Hergang beim Untergang von „A 8“ vor dem Hafen von Plymouth am 8. Juni war ungefähr folgender: Nachdem „A 8“ innerhalb des Wellenbrechers Trimmübungen durchgemacht hatte, folgte es mit 10 Seemeilen Fahrt dem führenden Torpedoboote, um außerhalb des Wellenbrechers Tauchversuche vorzunehmen. Bei dieser Fahrt hatte das Boot 6 Tonnen Auftrieb, eine Achterlastigkeit von 4° und lag etwas tiefer im Wasser als gewöhnlich. Der an Oberdeck stehende Kommandant ließ deshalb das Horizontalruder anstatt der üblichen 2°—$2^1/_2$°—4° nach oben legen. Ob der durch Läufer gegebene Befehl ausgeführt worden ist, konnte nicht festgestellt werden. Der Kommandoturmdeckel war offen, da bei dem Gebrauch der Gasmaschinen ein Schließen nicht möglich war. Kurz nach Aufnahme der Fahrt begann das Wasser den Bug des Bootes zu überspülen und nach ungefähr 8 Minuten bis zum Niedergang im Kommandoturm hinaufzulaufen. Als der Kommandant in diesem Augenblick die Maschine stoppen lassen und den Kommandoturm schließen wollte, wurde er über Bord

gespült. Das Boot ging nun schnell unter, nach etwa 1 Stunde folgte eine Explosion. Die Besatzung kam zum Teil durch Ertrinken, zum größten Teil aber durch Gasvergiftung um. Der Taucher fand den Deckel des Kommandoturms geschlossen und das Horizontalruder hart nach oben liegend.

Die Ursachen des Unterganges konnten in der Untersuchung nicht völlig klargestellt werden. Nach Aussage des Captain Bacon war es theoretisch unmöglich, daß das Boot mit 6 Tonnen Auftrieb und 4° Achterlastigkeit durch falsches Legen der Horizontalruder untertauchen konnte. Dies könne erst bei einem Auftrieb von 3½ Tonnen und 1° Vorderlastigkeit geschehen. Zur Herbeiführung eines solchen Zustandes hätten 2½ Tonnen Wasser in die vorderen Ballast- und Petroleumtanks eindringen und die sechs nicht an einen bestimmten Platz gebundenen Leute sich, wie gewöhnlich, am vorderen Torpedorohre niedergesetzt haben müssen. Bei der Untersuchung des Bootes nach der Hebung habe ein Niet im vorderen Petroleumtank gefehlt, das seiner Lage nach nicht durch die Grundberührung abgeschoren sein könne. Hierdurch könne in den 10 Minuten zwischen dem Ablesen der Wasserlinie und dem Moment des Untertauchens etwa 1 Tonne eingedrungen sein. Desgleichen sei ein Kingstonventil im vorderen Ballasttank nicht völlig geschlossen gewesen, so daß dort etwa 1½ Tonnen Wasser hatten eindringen können.

Das Urteil des Gerichts lautete ungefähr: „A 8" kenterte durch Eindringen von Wasser durch den offenen Kommandoturm beim Dampfen mit 10 Seemeilen, nachdem der ursprüngliche Trimm von 6 Tonnen Auftrieb und 4° Achterlastigkeit in unaufgeklärter Weise verändert worden war. Es ist nicht festzustellen, ob die Horizontalruder, wie wiederholt befohlen, nach oben oder irrtümlich nach unten gelegt worden sind. Nachdem das Wasser in den Kommandoturm eingedrungen war, konnte das Boot auch nicht mit Hartruder nach oben an die Oberfläche kommen. Das Gericht bedauert, daß der Kommandant nicht früher die Maschine gestoppt hat, als er sah, daß die befohlene Horizontalruderlage keinen Einfluß auf das Boot hatte. Es spricht aber den Kommandanten und die Überlebenden von „A 8" frei von jedem Tadel wegen Verlust des Bootes, da nach fachmännischem Urteil keinerlei Gefahr für das Boot bei dem angenommenen Trimm vorhanden war.

„A 8" wurde von Devonport nach der Bauwerft von Vickers in Barrow gebracht; „A 11" kommt dafür nach Erledigung der Probefahrten nach Devonport. Nach der Angabe Mr. Pretymans sind bis jetzt 4 Offiziere und 28 Mann beim Unterseebootsdienst umgekommen.

— Häfen und Werften. Für Marinebauten sollen in den nächsten 2 Jahren 7704000 £ ausgegeben werden, von denen 5835000 £ durch eine Anleihe aufzubringen sind. Für die Erweiterung der Chatham-Werft und des Hafens sollen noch 70000 £ ausgegeben werden.

Das Handelsamt hat der Marconi-Gesellschaft die Ausrüstung der wichtigsten Feuerschiffe mit Funkspruchapparaten übertragen.

Die Befestigungen an der Einfahrt zu Belfast Lough auf Kilroot und Grey Point werden 9,2zöllige anstatt 6zöllige Geschütze erhalten.

⚜

Frankreich. Marineminister Thomson hat einen schönen Beweis gegeben von der hohen Auffassung, die er von den Pflichten hat, die ihm seine verantwortungsvolle Stellung auferlegt. Auf die Nachricht vom Sinken des Unterwasserbootes „Farfadet" mit dem größten Teile der Besatzung in Biserta, eilte er dort hin und unternahm, nachdem er sich vom Stande der Bergungsarbeiten unterrichtet hatte, auf dem Unterwasserboot „Korrigan" eine Unterwasserfahrt im See von Biserta zu dem gesunkenen Boote,

eine Handlungsweise, der man die höchste Anerkennung zollen muß, die sowohl in militärischer als politischer Beziehung von hoher Bedeutung ist. In militärischer Beziehung zeigt sie dem Personal der Marine, daß an ihrer Spitze jetzt ein Mann von schnellem Entschluß steht, ebenso bereit zum Einsetzen seiner Person wie jeder Seeoffizier, sie stärkt das durch den Unfall etwa gesunkene Vertrauen der Unterseeboots-Besatzungen zu ihrer Waffe. In politischer Beziehung wird das vom Minister gezeigte Zutrauen zu der Vorzüglichkeit der französischen Unterwasserboote nicht verfehlen, die öffentliche Meinung davon zu überzeugen, daß der Unfall des „Farfadet" lediglich einem Bedienungsfehler zuzuschreiben ist und daß Frankreich im Unterseebootsbau nach wie vor an erster Stelle steht und dadurch Aussicht auf Verwirklichung der Hoffnungen hat, die es an diese neue Waffe knüpft.

So wird der Unfall, so beklagenswert er durch das Opfer an Menschenleben ist, die unter so grauenvollen Umständen einem allmählichen Absterben entgegengingen, nicht ohne Früchte bleiben.

Die Fachzeitschriften sprechen sich denn auch in diesem Sinne aus und hoffen, daß der Unfall den Unterseeboots-Besatzungen erneut die größte Sorgfalt in der Bedienung der Boote ans Herz legen wird. Hervorgehoben wird die Unzulänglichkeit der Bergungsmittel, über die das Arsenal von Biserta verfügt, und der letzte Marineminister Pelletan wird dafür von einigen Seiten noch verantwortlich gemacht. Tatsächlich mußte ein Kran der Hafenbaugesellschaft von Biserta, ein italienischer und ein deutscher Bergungsdampfer zu den Bergungsarbeiten herangezogen werden, da die Werft nicht genügende Hilfsmittel besaß.

Der Senat gab, auf Anregung des Senators, Vize-Admiral de Cuverville, seiner Anteilnahme an dem Unglück Ausdruck, der sich namens der Regierung der Ministerpräsident Rouvier mit der Versicherung, für die Hinterbliebenen der Opfer zu sorgen, anschloß. —

Der Besuch des englischen Kanalgeschwaders in Brest in der zweiten Juliwoche gab Anlaß zu verschiedenen Festlichkeiten, bei denen in den Reden der Flottenführer und Minister die Entente cordiale gebührend gefeiert wurde. Sie kam äußerlich schon dadurch zum Ausdruck, daß die Ankerplätze der englischen Schiffe zwischen denen des französischen Nordgeschwaders lagen, so daß annähernd bunte Reihe gebildet war. Marineminister Thomson bewirtete die Flaggoffiziere und 100 Offiziere des englischen Geschwaders, die mit Sonderzug nach Paris gefahren waren, dort am 13. Juli.

Die Linienschiffe „King Edward VII." und „Commonwealth" haben berechtigten Eindruck gemacht, noch mehr aber der Ausbildungsstand des englischen Geschwaders; das Riesenfeuerwerk, das das englische Geschwader am Abend des Nationalfesttages, 14. Juli, abbrannte, war eine große militärische Leistung. Die Großzügigkeit, die im Auftreten und in den Einrichtungen der Schiffe sich kundgab, wird sehr anerkannt.

Kurz vor dem englischen Besuch war eine amerikanische Division in Cherbourg zur Überführung der Leiche des aus den Unabhängigkeitskämpfen bekannten Mitbegründers der Vereinigten Staaten-Flotte, Kapitän John Paul Jones, von Paris nach seinem Vaterlande. Die 2. Division des Nordgeschwaders war zur Begrüßung in Cherbourg, wo der 4. Juli mit gemeinsamen Bootswettrudern und Korso der festlich beleuchteten Boote gefeiert wurde. —

Wenn letzthin mitgeteilt werden konnte, daß die französische Marine vom Bau von Torpedobooten absteht und zu dem alleinigen Bau von Torpedobootsjägern übergeht, so kann heute ein weiterer Fortschritt gemeldet werden. Von den in diesem Jahre in Bau zu gebenden 15 Torpedobootsjägern werden zwei Panzerdecks zum Schutze der Maschinen erhalten. Wie bekannt, besitzt Frankreich bereits 4 Torpedoboote mit Panzerdecks, über deren praktische Brauchbarkeit allerdings nichts näheres bekannt geworden ist. Diesen Versuchsbooten sind weitere nicht gefolgt, man darf daher dem neuen Versuche gespannt entgegensehen. Das Panzerdeck soll, wie gesagt, die Maschinen und Kessel und

die vitalen Teile der Torpedobootsjäger schützen, 40 bis 50 mm stark werden, so daß 4,7 cm- bis 5,7 cm-SK.-Geschosse wirkungslos bleiben, 7,6 cm-SK.-Granaten erst unter 20 bis 30 hm das Panzerdeck durchbohren können. Die Wasserverdrängung muß infolgedessen auf 450 bis 470 Tonnen steigen, die Geschwindigkeit entsprechend sinken, sogar bis auf 25 sm, die Abmessungen sollen im übrigen wie bei den 330 Tonnenbooten bleiben. Unter dem ungepanzerten Teile des Decks vorn und hinten sollen Turbinen zum Entleeren der Räume von etwa eingedrungenem Wasser aufgestellt werden. Der Verwendungsbereich soll ebenfalls unvermindert bleiben, bei den Torpedobooten der „Sirocco"-Klasse mit Panzerdeck ist der Fehler gemacht, daß das 30 mm-Panzerdeck durch sein Gewicht die Kohlenfassung und damit den Verwendungsbereich sehr nachteilig beeinflußt hat. Die Pläne stammen von Normand. —

Der obere Marinerat hat bisher über die Werften und die Zusammensetzung der Geschwader beraten. Diese sollen aus Linienschiffen, Panzerkreuzern, Torpedo- und Unterseebooten bestehen. Ob die schon 1900 vorgeschlagenen Späherschiffe (scouts) diesmal in das Programm Aufnahme finden werden, ist noch fraglich. Im vorigen Jahre hat die Konstruktionsabteilung bereits Pläne für ein Späherschiff von 3000 Tonnen mit zwei 10 cm-SK., zehn 6,5 cm-SK. und 26 Seemeilen Geschwindigkeit vorgelegt. Die Bewegung zur Vereinheitlichung des Linienschiffs und des Panzerkreuzers wird in der Presse in Gang erhalten.

Marineminister Thomson soll übrigens in Biserta gesprächsweise geäußert haben, er würde drei Linienschiffe von 17 500 Tonnen in Bau geben.

— Parlamentarisches. Die gesetzgebenden Körperschaften haben den Bau von 8 Torpedobootsjägern, an Stelle der für dies Jahr bewilligten 20 Torpedoboote, genehmigt.

Der Haushaltvoranschlag für das Jahr 1906 enthält sechs Millionen Franken Mehrforderungen, hauptsächlich für Bauten und Indiensthaltungen.

— Personal. Während der Dauer der Flottenmanöver treten Entlassungen ausgedienter Leute nicht ein.

Kontreadmiral Thomas ist zum Chef des Stabes des zweiten Seebezirks, Kontreadmiral Germinet zum Chef der Reservedivision des Mittelmeergeschwaders, Kontreadmiral Krantz zum major-général in Cherbourg ernannt worden.

— Die fertige Flotte. Das Nordgeschwader hat den Monat Juni eifrig zu Übungen benutzt.

Am 23. Juni ist es auf dem Marsche von Cherbourg nach Brest nur durch die Ruhe des Kommandanten und die gute Handhabung der Schiffe vor schweren Unfällen behütet worden. Es befand sich in Staffel, als plötzlich Nebel aufkam, die Ausführung des befohlenen Überganges in Kiellinie mußte schon im Nebel vorgenommen werden, der bald sehr dicht wurde. „Henri IV." und „Tréhouart" gerieten einander längsseit, wobei ersterer ein Boot verlor. Beim Rückwärtsgehen, zur Vermeidung des Zusammenstoßes, kamen beide Schiffe in gefährliche Nähe der „Gloire" und des „Forbin", die mit Mühe sich freihielten. Die folgenden Tage wurden zu Schießübungen, unter anderm gegen den als geschleppte Scheibe verwendeten „Marengo", benutzt. Die erste Division ging dann Ende des Monats nach Brest, die zweite nach Cherbourg und am 6. Juli nach Brest.

Das Mittelmeergeschwader ist am 24. Juni nach Toulon zurückgekehrt, nachdem es unterwegs Schießübungen abgehalten hat.

Am 3. Juli, 9^{00} vormittags, hat Vizeadmiral Fournier seine Flagge als Chef der Manöverflotte auf Linienschiff „Brennus" geheißt.

Die Übungsflotte setzt sich zusammen aus:

Dem aktiven Mittelmeergeschwader Linienschiff „Suffren", „Gaulois", „Charlemagne", „Iéna", „St. Louis", „Bouvet", Panzerkreuzer „Marseillaise",

„Desaix“, „Kléber“, Kreuzer „Du Chayla“, „Linois“, „Galilée“, Torpedojäger „Arc“, „Arbalète“, „Mousqueton“, „Dard“, „Carabine“, „Sarbacane“.

Der Reservedivision des Mittelmeergeschwaders: Linienschiff „Brennus“ ⚑, „Charles Martel“, „Hoche“, Torpedojäger „La Hire“.

Mobilisierte Kreuzerdivision (Kapitän zur See Lecuve) Panzerkreuzer „Bruix“ ⚑, „Charner“, „Pothuau“, Kreuzer „Cassard“.

Mobilisierte Küstenpanzerdivision (Kapitän zur See Duroch) „Requin“ ⚑, „Indomptable“, „Caïman“, Depeschenboot „Rapière“.

Angriffsdivisionen der beweglichen Verteidigung von Toulon:

1. Division, 1. Linie: Torpedozerstörer „Pertuisane“ ⚑, Hochseetorpedoboote „Aquilon“, „Acorne“, „Argonaute“, „Turco“, „Flibustier“, „Dauphin“.

2. Division, 1. Linie: Torpedojäger „Hallebarde“ ⚑, Torpedoboote 1. Klasse 219, 216, 215, 226, 203, 253.

Bei den Übungen wird zum ersten Male die als Ergebnis der Geschwaderübungen unter Leitung des Vizeadmirals Gervais aufgestellte Taktik und das entsprechende Gefechtssignalsystem praktisch erprobt werden, nachdem ihre Einführung während des Ministeriums Pelletans bis jetzt verschleppt wurde.

Für die Flottenmanöver ist folgendes Programm aufgestellt:

3. Juli. Zusammentritt der Übungsflotte, Mobilisation der beweglichen Verteidigung, abends Abmarsch des aktiven Geschwaders nach Salins d'Hyères.

5. Juli. Morgens desgl. der Reservedivision, die neu in Dienst gestellten Schiffe begeben sich dorthin, sobald sie seeklar sind.

3. bis 10. Juli. Stützpunkt Salins d'Hyères, gemeinsame Übungen mit den Torpedo- und Unterseebooten, Gefechtsübungen.

10. Juli. Morgens Abmarsch nach Biserta, unterwegs Gefechtsübungen, Angriffsübungen der beweglichen Verteidigung von Oran und Tunis, die rechtzeitig mobilisiert werden.

13. Juli. Morgens Ankunft in Biserta, kriegsmäßige Ausrüstungsübung.

17. bis 27. Juli. Übungen in See und gegen die Küsten Korsikas, Algiers und der Provence mit viertägiger kriegsmäßiger Ausrüstungsübung an einem noch zu bestimmenden Platze.

27. Juli. Nächtliches Einlaufen in Toulon.

28. Juli. Ausschiffung der Reservisten, Entlassung der für die Manöver in Dienst gestellten Schiffe.

28. bis 30. Juli. Kriegsmäßige Ausrüstungsübung in Toulon.

31. Juli und 1. August. Geschütz- und Torpedoschießen, gemeinsame Übung gegen die bewegliche Verteidigung, nächtliches Einlaufen in Toulon.

2. August. Besichtigung des Landungskorps.

3. August. Auflösung der Übungsflotte.

In den ersten zehn Tagen wurde vornehmlich Formaltaktik geübt, insonderheit das von Togo bei Tsushima befolgte Verfahren des selbständigen Vorgehens der Unterabteilungen nach einheitlichem Plane, dem Admiral Fournier besonderen Wert beilegt, und worüber er mit den Flaggoffizieren und Kommandanten zunächst eingehende Besprechungen abhielt. Die Übungen wurden divisionsweise vorgenommen, dabei bewegten sich die Divisionen nicht in bestimmter Ordnung, sondern die Schiffe hatten freies Manöver, doch so, daß sie sich nicht gegenseitig maskierten, sie bildeten daher meist ein unregelmäßiges Dreieck. In einem Angriff der gesamten Flotte auf Toulon wurde die Probe auf das Exempel gemacht. Nebenher gingen Angriffsübungen der Torpedo- und Unterseeboote, ein nächtlicher Angriff der Boote von Korsika auf die im Marsch nach Biserta begriffene Flotte. Dort traf sie am 13. Juli ein, feierte den Nationalfesttag,

nahm kriegsmäßig Kohlen und Vorräte ein und setzte die Übungen an der algerischen Küste fort.

Ein ausführlicher Bericht über die Manöver an anderer Stelle bleibt vorbehalten.

— Organisation. Das soeben von den gesetzgebenden Körperschaften angenommene Gesetz über das Marine-Ingenieurkorps bestimmt über Stellenzahl, Rang, Beförderung und Altersgrenze das folgende:

Zahl	Dienstgrad	Rang	Beförderungsbedingungen	Altersgrenze Jahre
1	General-Marineingenieur 1. Klasse (Méc. général de 1ère cl.)	Vizeadmiral	Nach Wahl nach 4 Dienstjahren im nächst niederen Dienstgrade.	65
2	General-Marineingenieure 2 Klasse (Méc. général de 2de cl.)	Kontreadmiral	desgl.	62
7	Marineingenieur-Inspekteure 1. Klasse (Méc. inspecteurs de 1ère cl.)	Kapitän zur See	desgl.	60
15	Marine-Chefingenieure (Méc. inspecteurs de 2de cl.)	Fregattenkapitän	desgl.	58
50	Marine-Oberstabsingenieure (Méc. en chef)	Korvettenkapitän	Je zur Hälfte nach Wahl und nach dem Dienstalter nach mindestens 3 Jahren Seedienstzeit im nächst niederen Dienstgrade.	56
260	Marine-Stabsingenieure (Méc. principaux de 1ère cl.)	Kapitänleutnant	Ein Drittel nach Wahl, zwei Drittel nach der Reihe nach mindestens 3 Jahren Seedienstzeit im nächst niederen Dienstgrade.	53
170	Marine-Oberingenieure (Méc. principaux de 2de cl.)	Oberleutnant zur See	Nach Wahl nach 2 Jahren Seedienstzeit als Obermaschinist und Bestehen einer theoretischen und praktischen Prüfung.	52

Gegen den jetzigen Stand tritt eine Vermehrung um 178 Köpfe ein, die nach Bedarf jährlich im Haushalt einzustellen ist, so daß in 20 Jahren der Stand voll ist. Neu ist der dem Vizeadmiral gleichstehende Dienstgrad des General-Marineingenieurs. Über die Ergänzung trifft das Gesetz keine neuen Bestimmungen, so daß also nach wie vor von der Pike auf dienende Anwärter zugelassen sind. Die Mehrkosten werden nach Auffüllung des gesetzlichen Standes 760 826,24 Mark betragen.

— Bewegliche Verteidigung. Am 19. Juni besichtigte Vizeadmiral Fournier die Übungsboote von Brest, St. Servan und Lorient im Torpedoschießen in See. Der Admiral begab sich dann auf Aviso „Lance" mit den Lorienter Booten nach Lorient, unterwegs verschiedene Übungen vornehmend, unter anderm Geschützschießen nach geschleppter Scheibe, und besichtigte dort die beweglichen Verteidigungs-Einrichtungen.

— Unterseeboote. Unterseeboot „Korrigan" tauchte bei Annäherung der Übungsflotte an Biserta am 13. Juli, vorher unbemerkt, in 2 hm Abstand vom Flottenflaggschiff „Brennus" plötzlich auf.

Bei Kap Sicié lauerten am 24. Juni die Unterseeboote von Toulon dem Mittelmeergeschwader auf, jedoch ohne Erfolg. Dagegen gelang es ihnen, beim Einlaufen des Geschwaders in Toulon einige der Schlußschiffe zu treffen.

Der Untergang des englischen Unterwasserbootes „A 8" beschäftigt naturgemäß die französische Fachpresse sehr. In den Besprechungen wird besonders hervorgehoben, daß die französische Marine bisher derartige Verluste nicht zu beklagen habe, wodurch das Vertrauen zur Waffe gehoben und der Beweis erbracht werde, daß man sich auf dem richtigen Wege befinde. Diese Ansicht ist trotz des Unglücks des „Farfadet" richtig.

Unterwasserboot „Farfadet" ist am 6. Juli vor der Werft Sidi Abdallah in See von Biserta mit 14 Mann auf 10 m Wasser gesunken. Der Kommandant und zwei Mann kamen an die Wasseroberfläche und wurden gerettet. Sie waren damit beschäftigt, den äußeren Turmdeckel, der vor dem Beginn des Tauchens des Bootes nicht ganz dicht geschlossen war, durch nochmaliges Öffnen und starkes Zuschlagen fest zu schließen. Das Boot hat sich mit dem Vorderteil in den Schlamm gebohrt, die eingeschlossenen Mannschaften waren bis zum 8. Juli am Leben und unterhielten sich durch Klopfen mit den Tauchern, die die Hebeketten befestigten. Beim Heben gelang es, das Heck bis an die Wasserfläche zu bringen und den Leuten in der hinteren Abteilung Luft zuzuführen, doch brach die Kette, so daß das Boot wieder sank, und die eingeschlossene Besatzung ersticken und als Leichen aus dem mit Hilfe eines Schwimmdocks endlich glücklich gehobenen Boote geborgen werden mußten. Die Bergungsarbeiten wurden durch den tiefen weichen Schlamm, der den Meeresboden bedeckt, sehr erschwert. Das Unglück scheint dadurch veranlaßt zu sein, daß der innere Sicherheitsdeckel des Turmes nicht ordentlich schloß, so daß beim Öffnen des äußeren Deckels, während das Boot schon im Tauchen begriffen war, das einströmende Wasser in das Innere des Bootes gelangen konnte. Der eindringende Wasserstrom riß den ersten Offizier, der den von der vorderen Abteilung aus zu bedienenden Sicherheitsbleiballast auslösen wollte, so unglücklich zu Boden, daß sein Körper das Schließen der wasserdichten Tür zu dieser Abteilung unmöglich machte, so daß er und die dort befindlichen vier Leute wahrscheinlich sofort ertranken. Das Boot sank infolgedessen mit dem Bug voran und wurde in einer Neigung von 30° von den Tauchern gefunden.

Am 15. Juli endlich gelang es, nachdem die Hebeketten an einem Torpedobootsschwimmdock befestigt waren, das gesunkene Boot zu heben, ins Dock zu schleppen und trocken zu stellen. In der achtern wasserdichten Abteilung wurden acht, mittschiffs zwei Leichen gefunden. Der hintere Sicherheitsbleiballast war ausgelöst worden.

Admiral Fournier über Unterseeboote zur Seeverteidigung Indochinas. Auf dem Kolonialkongreß in Paris, Anfang Juni dieses Jahres, hielt Herr de Pouvourville einen längeren Vortrag über die Verteidigung Indochinas, in dem er für die Seeverteidigung die Bildung einer örtlichen Seestreitmacht forderte, die hauptsächlich aus Panzerkanonenbooten, Torpedobootsjägern, Torpedo- und Unterseebooten bestehen müsse. Der Generalinspekteur der beweglichen Verteidigung, Vizeadmiral Fournier, der der Sitzung beiwohnte, nahm hierzu das Wort und vertrat die Forderung des vorigen Redners. Die heimischen Geschwader können beim Auftreten der Gefährdung Indochinas durch einen seemächtigen Feind in den französischen Gewässern unentbehrlich sein, bestenfalls brauchen sie sechs Wochen bis drei Monate, um die Kolonie zu erreichen, diese muß sich daher selbst halten können. Zu dem Zweck muß ein Verteidigungsgürtel von Torpedo- und Unterwasserbooten, eine Angriffsmacht aus Torpedobootsjägern und Tauchbooten gebildet werden. Mit etwa 40 Tauchbooten, die den Geldwert eines Linienschiffes darstellen, kann man das stärkste Geschwader von der Küste fernhalten, ja sogar den Feind in seinen Häfen aufsuchen. Die Unterseeboote haben unter den Augen des Redners ihre Probe bestanden, namentlich die Tauchboote, sie können in einer Minute das stärkste Linienschiff in den Grund bohren oder doch wenigstens unschädlich machen. Ihm gegenüber besitzen sie stets eine gesicherte Zufluchtsstätte

in dem Meere selbst, die sie auch gegen den Seegang schützt, sie haben eine Rückzugslinie in der Lotrechten, die ihnen kein Schiff abschneiden kann.

— Umbauten. Linienschiff „Neptune“ erhält in Cherbourg neue Kessel. Man traute den alten so wenig, daß ihm zur Überführung von Brest ein Schlepper als Begleitschiff mitgegeben wurde.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Jules Ferry“ ist am 23. Juni zu Probefahrten in Dienst gestellt.

Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ hat nach der Überholung der Maschinen eine Probefahrt gemacht, bei der er 3 Stunden lang mit 16 000 indizierten Pferdestärken 20 Seemeilen, 1 Stunde mit 25 000 indizierten Pferdestärken fast 22 Seemeilen lief, die Torpedorohre wurden angeschossen.

Die Torpedovedette mit Turbinenmaschine „Libellule“ macht in Cherbourg Probefahrten.

— Havarien. Torpedobootsjäger „Harpon“ lief bei Nebel mit kleiner Fahrt auf den Felsen Happetout bei der Insel Pelée vor der Osteinfahrt von Cherbourg auf. Er wurde mit Hilfe von Bergeprähmen flott gemacht und hat einen 2,5 m langen, 1 m breiten Riß im Boden vorn, die Schotten haben dicht gehalten.

Beim Auslaufen der Übungsflotte aus Biserta kam infolge starken Stromes, der ihn bei der geringen eigenen Fahrt manövrierunfähig machte, Küstenpanzer „Requin“ auf der noch stehenden Gründung der ehemaligen Fährbrücke fest und legte sich stark nach Backbord über. Der ihm folgende „Indomptable“ nahm ihm zwei Boote fort und beschädigte die Aufbauten. „Requin“ kam bei Umsetzen des Stromes von selbst frei, das Auslaufen der Flotte wurde dadurch um sieben Stunden aufgehalten.

— Streichungen aus der Schiffsliste. Küstenpanzer „Tonnerre“, „Vengeur“, Kreuzer „Sfax“, Linienschiff „Amiral Duperré“, Panzerkanonenboote „Grenade“ und „Flamme“, Transportaviso „Nièvre“.

— Häfen, Stützpunkte. Am 3. Juli ist die feste Verteidigung von Lorient mobil gemacht worden und das Stammschiff „Lorient“ auf die Reede von Port Louis gelegt. Die Übungen sollen acht Tage dauern und das Auslegen, Aufnehmen von Grund- und Beobachtungsminen in den Zufahrten und die gewaltsame Durchfahrt durch diese umfassen.

— Fachliteratur. Armée et Marine behandelte die Verteidigung Indochinas, zu der die gesamte Flotte berufen sei. Ihre Verwendung dort muß vorbereitet, der Troß organisiert, der Weg mit leistungs- und verteidigungsfähigen Ausrüstungsplätzen versehen werden, in der Kolonie selbst neben Saigon die Bucht von Along als vollwertiges Arsenal und Werft ausgebildet werden.

„Moniteur de la Flotte“ bringt einen zweiten Aufsatz des Abgeordneten G. Leygue über die Lehren der Seeschlachten des russisch-japanischen Krieges: „Wie überall bisher bleiben die Vorbereitung für den Seekrieg und der Wille zum Sieg die an erster Reihe stehenden Faktoren des Erfolges“. Das Geschütz hat seine Rolle noch lange nicht ausgespielt, die russischen Schiffe sind massenhaft über Wasser getroffen worden, das tote Werk muß daher gegen Geschoßwirkung geschützt werden.

P. Minestrier fordert eine ständige Besatzung und Übungen im Verbande der in normaler Reserve befindlichen Schiffe.

** schlägt vor, die neuen Panzerdecktorpedobootsjäger um 100 Tonnen größer, also 500 Tonnen groß, zu bauen und als Aufklärungsschiffe zu verwenden.

E. Lockroy hat im Temps eine Abhandlung „Les leçons de Tsousima“ veröffentlicht, in der er das Sinken der russischen Schiffe auf Wassereinbruch in dem durch-

schossenen toten Werk und Überlastung mit Kohlen, also auf Kentern zurückführt, den ausschlaggebenden Wert des Linienschiffes mit Panzerung auch des toten Werkes anerkennt und die Lehren für das neue Flottenprogramm nutzbar gemacht wissen will.

⚜

Rußland. Personal. Der Zusammenbruch der russischen Flotte in der Schlacht bei Korea hatte sehr bald weitgehende Änderungen in den höchsten Stellen der Marine zur Folge. Am 30. Juni genehmigte Zar Nikolaus II. das Abschiedsgesuch seines Oheims, des Generaladmirals Alexei Alexandrowitsch. In allgemeinen warmen Worten erwähnt die Kaiserliche Verfügung die hohen Verdienste des Scheidenden um die Marine in den letzten 24 Jahren.

Durch das Ausscheiden des bisherigen Generaladmirals und gleichzeitigen Marineministers ist eine große Schwierigkeit in der obersten Leitung der Marine beseitigt worden. Dadurch, daß ein Mitglied des Kaiserlichen Hauses die oberste Kommando- und Verwaltungsgewalt in einer Hand vereinigte, wurde die Stellung eines dem Zaren unmittelbar verantwortlichen Marineministers unmöglich gemacht. Man umging diese Schwierigkeit, indem ein sogenannter Verweser des Marineministeriums, der die eigentliche ausführende Arbeitskraft darstellte, dem Generaladmiral zugeteilt wurde. In der Verwaltung der Flotte gab es daher eine Instanz mehr als in den anderen Ministerien, eine sehr mächtige Instanz, welche gleichzeitig in der Praxis durchaus nicht dieselbe Verantwortung trug wie die Minister. Ein derartiges Verhältnis mußte oft störend und schädlich wirken und eine wesentliche Verzögerung des Betriebes herbeiführen.

Wenn die Würde des Generaladmirals jetzt wieder von dem Amte eines Chefs der Flotte getrennt worden ist und letzteres mit dem Amt des bisherigen Verwesers des Marineministeriums verschmolzen wird, der den Titel eines Marineministers erhält, so wird endlich die Verwaltung der Marine mit dem allgemeinen System in Einklang gebracht.

Interessant ist eine kurze Übersicht über die bisherige Verleihung der Würde eines Generaladmirals. Sie wurde zum ersten Male unter Zar Peter I. dem Grafen Apraxin verliehen, der sie von 1721 bis 1728 innehatte. Nach längerer Pause folgte als Zweiter Graf Ostermann 1740 bis 1741. Fürst Galizyn bekleidete das Amt 1756 bis 1762. Kaiserin Katharina II. erhob ihren Sohn, den späteren Zar Paul I., zu diesem Range, um den jungen Thronfolger mit der für die damalige russische Orientpolitik so sehr wichtigen Waffe zur See in enge Fühlung zu bringen und seine Anteilnahme an dem Wachstum derselben zu wecken. Seitdem sind immer nur Mitglieder der Kaiserlichen Familie Inhaber der Würde eines Generaladmirals gewesen, wobei öfter lange Zwischenräume eintraten, in denen die Stellung unbesetzt war. Man sieht hieraus, daß früher durchaus nicht immer Generaladmiral und Marineminister in einer Person vereinigt waren.

Kaum zwei Wochen vergingen nach diesem ersten Kaiserlichen Erlaß, als auch der bisherige Gehilfe des Generaladmirals, der Verweser des Marineministeriums, Admiral Avellan, seinen Abschied erhielt und durch den Admiral Birileff ersetzt wurde. In einem äußerst gnädigen Erlaß, in dem auf die Notwendigkeit durchgreifender Änderungen in der Disziplin, Erziehung, sorgfältigen Auswahl der Offiziere und Ingenieure und dgl. mehr hingewiesen wird, teilte der Zar dem Admiral Birileff seine Ernennung zum Marineminister und Höchstkommandierenden der Flotte mit.

Birileff ist bis jetzt noch nicht in die Öffentlichkeit getreten. 1844 geboren, gehört er seit 1859 der Marine an. Die russische öffentliche Meinung empfängt ihn mit großen Erwartungen und rühmt vor allem seinen Eifer und seine Beharrlichkeit, mit der er als älterer Offizier noch an der neu gegründeten Marineakademie Weiterbildung

in den taktischen und strategischen Vorträgen bedeutend jüngerer Offiziere gesucht habe. Seit dem Herbst 1904 war Birileff Höchstkommandierender der Ostseeflotte und der Ostseehäfen.

Ungefähr gleichzeitig mit den oben genannten Änderungen erfolgte die Einsetzung eines Landesverteidigungsrates, der über die allgemeinen Maßnahmen bezüglich der Entwicklung der Militärmacht zu Wasser und zu Land entsprechend den politischen Aufgaben Rußlands sowie über die Vorschläge des Kriegsministers und des Marineministers für den Fall eines Krieges beraten soll, und der ferner die Durchführung der für die Landesverteidigung angeordneten Maßnahmen beaufsichtigen und über Meinungsverschiedenheiten in Fragen der Landesverteidigung entscheiden soll. Zum Vorsitzenden ist Großfürst Nikolaus Nikolajewitsch, ein Onkel des Zaren, ernannt. Als beratende Mitglieder sind berufen worden: Der Kriegsminister, der Marineminister, die Chefs des Generalstabes und des Marinehauptstabes sowie die Generalinspekteure der verschiedenen Waffengattungen.

In Aussicht des bevorstehenden Wiederaufbaues der Flotte ist auch in der technischen Abteilung des Marineministeriums ein Wechsel der Person des Leiters eingetreten, indem der Direktor der baltischen Werft unter Belassung in dieser Stellung die Leitung der sämtlichen schiffbau- und maschinenbautechnischen Angelegenheiten übertragen erhalten hat. Es ist dies der Generalmajor Ratnik. Ob die Übertragung einer derartig verantwortungsreichen Aufgabe an einen Nicht-Seeoffizier sehr ersprießlich für die Flotte ist, bleibt zu bezweifeln.

— Material. Die Lieferungsverträge der Marineverwaltung sind fortgesetzt Gegenstand des Geredes. Es ist beabsichtigt, demnächst eine besondere Kommission zur Aufklärung der Gerüchte in Tätigkeit treten zu lassen. Dieser Kommission werden die höchsten Beamten der Marine als auch der Finanzverwaltung angehören. Sie soll sich zunächst mit der Kontrolle der Baurechnungen der Kriegsschiffe und der Marine- und Festungsbauten befassen. — Es ist ein trauriges Bild, die klar vor Augen liegende Unredlichkeit in der russischen Verwaltung. Mit welcher unglaublichen Leichtfertigkeit und Nachlässigkeit die Verwaltung der öffentlichen Mittel gehandhabt wird, zeigt auch wieder die Tatsache, daß für das in der Seeschlacht bei Korea untergegangene Linienschiff „Imperator Alexander III." die vor längerer Zeit bestellten umfangreichen Metallteile noch unentwegt weiter verfertigt werden. Daß bei der tiefgewurzelten Verwahrlosung der Verwaltung keine Kommission Wandel schaffen wird, das hat die Erfahrung bis jetzt schon des öfteren bewiesen. Erstaunlich bleibt nur, daß trotzdem die Opferwilligkeit russischer Patrioten nicht nachläßt. So haben jüngst Mitglieder der Petersburger Kaufmannschaft eine Sammlung für Flottenzwecke veranstaltet und das Ergebnis für den Bau zweier Linienschiffe bestimmt.

Der erste Turbinendampfer in Rußland ist kürzlich in Gestalt des für Unterrichtszwecke der Ingenieurschule Kaiser Nikolaus I. bestimmten Dampfers „Lastotschka" der Marine einverleibt worden. Das Fahrzeug hat rund 160 t Wasserverdrängung, 2 Wasserrohrkessel, System Yarrow, liefern den Dampf für die drei Turbinen, System Rateau, deren jede eine Welle mit zwei Propellern bewegt. Probefahrten haben kürzlich begonnen, doch ist noch nichts Näheres über ihre ersten Ergebnisse bekannt.

— Dombrow-Kohle als Ersatz für englische Kohle. Die Kommission, welche im Marineministerium zur Untersuchung des inländischen Heizmaterials eingesetzt worden ist, ist jetzt mit Prüfung der Dombrow-Kohle (Polen) beschäftigt. Die Kohle wird zunächst in Kesseln für Seeschiffe geprüft. Die Dombrow-Kohle ist die nächste erreichbare für die baltische Flotte und dürfte im Falle einer Regulierung der Weichsel ein ernstlicher Wettbewerber für die englische Kohle werden, welche bisher ausschließlich in der Kriegsmarine Verwendung fand.

— Die Beratungen über das neue Flottenprogramm sind Mitte Juli zum ersten Abschluß gelangt, allerdings noch unter den kürzlich abgegangenen Persönlichkeiten der obersten Marineleitung. Die Hauptaufgabe der Beratungen war die Festsetzung des Bestandes an Kriegsschiffen unter Berücksichtigung der Erfahrungen des jetzigen Krieges. Man ist zu dem Beschluß gekommen, daß der Bestand der taktischen Gefechtseinheiten der bisherige bleiben muß, d. h. daß zur Flotte sowohl Linienschiffe, große und kleine Kreuzer, wie auch Torpedoboote gehören müssen. Die durch die Kriegserfahrung angezeigten Änderungen können nur die technischen Details der Schiffe betreffen. Soweit bis jetzt bekannt, sind im Bau: 2 Linienschiffe in St. Petersburg („Imperator Pavel I.", „Andrei Perwoswannü"), 2 Linienschiffe in Sewastopol („Jewstafi", „Joann Slatoust"), 5 große Kreuzer (davon 1 in England, 1 in Frankreich), 1 kleiner Kreuzer, 4 Kanonenboote, 10 Flußkanonenboote. Betreffs der Torpedoboote gehen die Nachrichten auseinander, es sollen 20 bis 30 große Torpedoboote zu ungefähr 400 Tonnen Wasserverdrängung im Bau sein. Nach Beendigung der Beratungen wird bestimmt werden in welchem Umfange den Geldmitteln entsprechend die Ausführung des Programmes vor sich gehen soll.

— Die jüngsten Unruhen in der Flotte des Schwarzen Meeres werden von russischer Seite auf die große Zahl minderwertiger Mannschaften geschoben, welche im Laufe des Krieges für die nach Ostasien gehenden Schiffe eingezogen wurden. Überfüllung der Kasernen und Schiffe bei Mangel an Aufsichtspersonal soll die Hauptschuld sein, welche den Agitatoren das Handwerk erleichterte. Jetzt sollen zur Auffrischung des Personalbestandes sowohl Mannschaften als auch Offiziere in großer Zahl von der Baltischen Flotte abkommandiert und nach dem Schwarzen Meer entsendet sein.

⚜

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Das wichtigste Ereignis für die Flotte bildete im abgelaufenen Monate der Wechsel im Amte des Marinesekretärs. Da der neue Chef bisher zur Flottenentwicklung noch nicht Stellung genommen hatte, so war man gespannt zu erfahren, ob er den bisherigen Kurs beibehalten oder neue Wege einschlagen würde, und das umsomehr, als der Präsident selbst nicht müde wird, der Flottenvergrößerung das Wort zu reden. So hat er erst kürzlich wieder gelegentlich der Verleihung des Doktorgrades an dem Williams-College eine bemerkenswerte Rede gehalten, welche in folgenden Sätzen gipfelte: „Trachten wir danach, daß die Flotte auf den höchsten Grad der Leistungsfähigkeit gebracht und erhalten werde. Ich befürworte das, nicht im Interesse des Krieges, sondern als Bürgschaft für den Frieden. Ich glaube an die Monroe-Doktrin: ich glaube an die Notwendigkeit des Baues und der Unterhaltung des Panamakanals. Ich würde aber lieber auf die Monroe-Doktrin verzichten und jeden Gedanken an den Bau des Kanals aufgeben sehen, als es erleben, daß das Land die Mittel verweigert, welche ihm allein eine Stellung verleihen können, die es der Achtung der anderen Völker der Erde würdig macht. Halten wir fest an dem Ausbau unserer Flotte und an dem Willen, sie im höchsten Grade leistungsfähig zu machen, oder geben wir den Versuch auf, ein großes Volk zu sein: wir müssen das eine tun oder das andere!" Diesen Worten gegenüber ist es immerhin interessant, daß der neue Marinesekretär nach einem Zeitungsberichte bei Übernahme der Geschäfte geäußert haben soll: „Sie wissen, ich bin natürlich für eine starke Flotte. Wir müssen eine Flotte haben, welche so gut ist, wie diejenige irgend eines anderen Volkes. Ich will damit nicht sagen, daß sie ebenso groß sein muß." Die Zukunft wird lehren, ob in dieser Beschränkung nur eine gewisse Vorsicht gegenüber der weniger marinefreundlichen Richtung zum Ausdruck kam, oder ob Mr. Bonaparte das Ziel seines Vorgängers, die stärkste Flotte der Welt zu schaffen, aufgeben wird. Nicht uninteressant ist hierbei eine

Zeitungsmeldung, nach welcher der Marinesekretär während seiner Amtsführung auf seine bisherige Anwaltstätigkeit nicht ganz verzichten will. Man sollte meinen, daß das neue Amt die volle Arbeitskraft eines Mannes in Anspruch nehmen müßte. Diese Auffassung erleidet auch dadurch keinen Abbruch, daß der scheidende Marinesekretär dem Lande in den revidierten „Navy Regulations", welche von dem Präsidenten bereits genehmigt worden sind, eine straffere Organisation der obersten Marinebehörde hinterlassen hat. Das kommt in erster Linie darin zum Ausdruck, daß der bisher nur gewissermaßen ad hoc bestehende General Board zu einer dauernden Einrichtung geworden und tatsächlich als Generalstab installiert ist. Diese Behörde soll unter der Oberleitung des Marinesekretärs folgende Aufgaben erfüllen:

1. Entwurf von Plänen und Anweisungen für die Kriegsbereitschaft der Flotte, Verteilung und Verwendung der Flotte und Ergänzung von Personal und Material.

2. Aufstellung von Kriegsplänen unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit der Armee und der Verwendung aller Elemente der Landesverteidigung, als der Marinemiliz, der Küstenvermessung und Beleuchtung und der Handelsmarine, und Kurrenthaltung dieser Pläne nach den neuesten Informationen.

3. Vorschläge für Zahl und Art der Schiffe und Stärke und Einteilung des Personals für deren Bemannung sowie Aufstellung der Etatsvoranschläge, welche dem Kongresse vorgelegt werden sollen.

4. Vorschläge für Wahl, Einrichtung und Verteidigung von Kohlenstationen und deren Versorgung, desgleichen von Marinestationen und Werften, Munitions- und Proviantdepots sowie für Beschaffung aller von der Flotte benötigten Vorräte.

5. Zusammenwirken mit dem Naval War College, dem Nachrichtenbureau und dem Board of Inspection and Survey und Aufstellung von Vorschlägen für Flottenmanöver, Taktik, Organisation und Ausbildung der Flotte.

6. Bearbeitung der Fragen, welche sonst noch vom Marinesekretär dem Board zugewiesen werden.

Der General Board soll bestehen aus dem Admiral of the Navy, dem Chef des Bureau of Navigation, dem Chief Intelligence officer, dem Präsidenten des Naval War College, ferner drei Seeoffizieren, welche einen höheren Rang als den des Commanders haben müssen, zusammen also aus sieben Mitgliedern, dazu ein Offizier von wenigstens Kapitänleutnantsrang als Schriftführer.

Außerdem können, soweit erforderlich und abkömmlich, Offiziere von besonderer Erfahrung und Kenntnis zum General Board kommandiert werden, welche an den Beratungen der Körperschaft teilnehmen, aber nicht im eigentlichen Sinne Mitglieder derselben sein können.

Wie man sieht, ist durch diese Bestimmungen tatsächlich ein Generalstab für die Flotte geschaffen worden, jedoch lediglich mit beratender Funktion, ohne eigene Machtbefugnis und ohne entscheidenden Einfluß auf die Entschlüsse des Marinesekretärs und der Bureaus des Marinedepartements, also im Sinne derjenigen Bestrebungen, welche das Regiment der Bureauchefs ungeschmälert erhalten wissen wollten. Von dem persönlichen Einflusse, welchen die Mitglieder des General Board zu erlangen verstehen, wird es daher abhängen, in welchem Umfange die Tätigkeit dieser Körperschaft bestimmend auf die Entwicklung der Flotte und deren Verwendung einwirken wird. Dahingegen scheint die ursprünglich für die Person des Admirals Dewey geschaffene Stelle eines Admiral of the Navy eine dauernde geworden zu sein.

— **Personal.** 1. Durch die neuen Bestimmungen ist ferner die Organisation des Offizierkorps der Flotte neu geregelt. Danach zerfällt dasselbe in das Seeoffizierkorps (officers of the line) und die Spezialkorps (officers of the staff).

Das Seeoffizierkorps gliedert sich, wie bisher, in die Dienstgrade vom Kontreadmiral (außerdem der Admiral of the Navy) bis zum Leutnant zur See (Ensign).

Zu den Offizieren werden ferner die Fähnriche zur See (Midshipmen) gerechnet. Der Rang des Vizeadmirals wird danach vor der Hand nicht eingeführt.

In die Dienstgrade der verabschiedeten Seeoffiziere (retired list), welche im übrigen die gleichen sind, ist zwischen dem Kontreadmiral und dem Kapitän zur See der Kommodore eingefügt.

Zu den Spezialkorps gehören:

a) Die Sanitätsoffiziere (Medical officers) mit folgenden Graden:

der Medical director	mit dem Range des	Kapitäns zur See (Captain),
= Medical inspector	= = = =	Fregattenkapitäns (Commander),
= Surgeon	= = = =	Korvettenkapitäns (Lieutenant commander),
= Passed assistant surgeon	= = = =	Kapitänleutnants (Lieutenant),
= Assistant surgeon	= = = =	Oberleutnants zur See (Lieutenant junior grade).

Die Wünsche der Beteiligten, die Dienstgradbezeichnungen des Seeoffizierkorps zu erhalten, sind also nicht in Erfüllung gegangen.

b) Die Zahlmeister (Pay officers), nämlich:

der Pay director	mit dem Range des	Captain,
= Pay inspector	= = = =	Commander,
= Paymaster	= = = =	Lieutenant commander oder Lieutenant.
= Passed assistant paymaster	= = = =	Lieutenant oder Lieutenant (junior grade),
= Assistant paymaster	= = = =	Lieutenant (junior grade) oder Ensign.

c) Die Marinegeistlichen (Chaplains).

Sie führen sämtlich den Titel „Chaplain“. Von ihnen haben die ältesten vier den Rang des Captain, die nächsten sieben den des Commander, die dann folgenden sieben den des Lieutenant commander, die übrigen den Rang des Lieutenant.

d) Die Professoren der Mathematik.

Sie führen den Titel „Professor of mathematics“. Die ältesten drei haben den Rang des Captain, die folgenden vier den des Commander, die übrigen den des Lieutenant commander oder Lieutenant.

e) Die Schiff- und Maschinenbauingenieure (Naval constructors).

Die ältesten fünf haben den Rang des Captain, die folgenden fünf den des Commander und die übrigen, welche noch den Titel „Naval constructor“ erhalten haben, den Rang des Lieutenant commander oder Lieutenant. Die Assistant naval constructors, welche auch diesen Titel führen, haben den Rang des Lieutenant (junior grade) oder Ensign.

f) Die Hafenbauingenieure (Civil engineers).

Sie gliedern sich wieder, dem Titel nach, in Civil engineers (davon 1 mit dem Range des Captain, 2 mit dem Range des Commander, 2 mit demjenigen des Lieutenant commander und 4 mit dem des Lieutenant, die übrigen mit dem des Lieutenant [junior grade] und Assistant civil engineers (davon 6 mit dem Range des Lieutenant [junior grade], die übrigen mit dem des Ensign).

Die Mitglieder dieser Spezialkorps stehen in ihrem Korps in dem ihrem Range entsprechenden Unterordnungsverhältnisse, können aber ein Vorgesetztenverhältnis gegenüber Mitgliedern eines anderen Korps nicht einnehmen.

Bei Verabschiedungen führen die Officers of the staff ihren Titel weiter, auch wenn sie bei dieser Gelegenheit einen höheren Rang verliehen erhalten: nach besonderer Bestimmung behält der Medical director diesen Titel, auch wenn er den Rang

des Kontreadmirals erhält; dahingegen erhält der Medical inspector, wenn er mit Captains-Rang verabschiedet wird, den Titel als Medical director, bleibt jedoch Medical inspector, wenn er bei der Verabschiedung den Rang als Commander beibehält. —

Für die Bureauchefs des Marinedepartements ist neuerdings folgendes bestimmt:

Seeoffiziere als Bureauchefs führen, auch wenn sie noch nicht zum Flaggoffizier befördert sind, Rang und Titel als Kontreadmiral und werden auch, wenn sie aus der Stellung des Bureauchefs abgehen, hiermit verabschiedet. Die übrigen Bureauchefs haben gleichfalls den Rang als Kontreadmiral, führen aber folgende Titel:

der Chef des Bureau of Medicine and Surgery den als Surgeon General,
= = = = = Steam Engineering = = Engineer in Chief,
= = = = = Supplies and Accounts = = Paymaster General,
= = = = = Construction and Repair = = Chief Constructor,
= = = = = Yards and Docks behält den Titel, welchen er in seinem Korps besaß; z. B. Civil engineer N.

Bei Verabschiedung aus der Stellung als Bureauchef behält der Betreffende Titel und Rang.

Der Generalauditeur (Judge Advocate General) soll ein Seeoffizier oder Offizier der Marineinfanterie sein; er führt Rang und Titel eines Kapitäns zur See bzw. eines Obersten der Marineinfanterie und behält diese auch bei der Verabschiedung.

Aus dem vorstehenden — welches hier ausführlicher mitgeteilt worden ist, weil in den neuen Bestimmungen manches schärfer gefaßt worden ist als bisher — ersieht man, daß es in der amerikanischen Marine verschiedene Spezialkorps, wie sie bei uns und auch in anderen Marinen bestehen, noch nicht gibt, beispielsweise keine Intendantur, keine Feuerwerks- und Zeugoffiziere, kein Torpedo- und Minen- bzw. Mechanikerpersonal usw. Soweit für den Dienst Spezialisten in diesen Dienstzweigen erforderlich sind, werden sie aus den übrigen Korps, vorwiegend aus dem Seeoffizierkorps, entnommen, in welches ja auch das frühere Maschineningenieurkorps vollständig übergegangen ist. Auch Marinejustizbeamte gibt es überhaupt nicht. Wo juristische Fragen auftauchen, welche nicht von dem Generalauditeur erledigt werden können, entscheidet, ebenso wie in schwierigeren Verwaltungsfragen, der Attorney General, dessen Ansicht danach in sehr vielen Fällen eingeholt werden muß, in welchen in anderen Marinen die oberste Behörde (Marineministerium, Admiralität usw.) vermöge ihrer Zusammensetzung selbst entscheidet.

2. Um die nach den gesetzlichen Bestimmungen für das Avancement nötigen Vakanzen zu schaffen (vgl. Heft 7, Seite 920), ist für dieses Jahr die Verabschiedung von 62 Offizieren (vom Kapitän zur See bis zum Kapitänleutnant) notwendig geworden, welche inzwischen schon verfügt ist. Bei dem herrschenden Offiziermangel bedeutet das für die Stellenbesetzungen einen empfindlichen Ausfall.

Es sind abgegangen 9 Kapitäns zur See (der älteste 62 Jahre alt), 15 Fregattenkapitäns (Alter 56 bis 48 Jahre) und 38 Korvettenkapitäne (Alter 49 bis 43 Jahre). Abgegangen ist außerdem der Kontreadmiral Whiting. Eine eigentümliche Folge des hierdurch bedingten raschen Avancements in den niederen Dienstgraden war, daß 51 Leutnants zur See, welche zu Oberleutnants zur See befördert werden sollten, sogleich zu Kapitänleutnants ernannt werden konnten.

3. Die vor nicht langer Zeit neu geschaffene Stelle eines „Inspector of naval colliers“ ist jetzt in diejenige eines „Supervisor of naval auxiliaries on the Atlantic coast“ mit dem Sitze in Baltimore umgewandelt und einem älteren Kapitän zur See übertragen worden. Bisher wurden die Geschäfte von einem Offizier im Nebenamte wahrgenommen. Diese Neuerung weist darauf hin, daß dem Troßwesen jetzt größere Aufmerksamkeit gewidmet wird.

— Manöver. Wenn auch über die Ergebnisse des „mimic war“ bei den „joint exercises“ in der Chesapeakebai, wie zu erwarten war, authentische Mitteilungen nicht veröffentlicht worden sind, so ist doch einiges von Interesse bekannt geworden. Dazu gehört u. a., daß auch die großen Scheinwerfer von 60 Zoll Durchmesser der Landbefestigungen unwirksam wurden, wenn sie gegen starken Pulverrauch verwendet wurden. Aus diesem Grunde soll der Angreifer Torpedoboote vorausgeschickt haben, welche ein starkes Feuer unterhalten mußten: unter dem Schutze des hierdurch entwickelten Rauches gelang es alsdann, die größeren Schiffe ungesehen heranzubringen. Fernerhin soll die Übung die Notwendigkeit einer stärkeren Befestigung von Kap Henry bestätigt haben. Fort Monroe soll nicht imstande gewesen sein, den Feind zurückzuhalten, wie das auch von der Verteidigung zugegeben wird. Auch soll die Zahl der schweren Geschütze in den Befestigungen sich als unzureichend erwiesen haben. Es wird behauptet, daß eine Aufwendung von 8 Millionen Dollar notwendig werden würde, um eine ausreichende Verteidigung der Bai zu erreichen. Im übrigen sieht man den Hauptwert des Manövers in der Übung der Küstenartilleriemannschaften sowie in einer stärkeren Heranziehung der Marinemiliz, welche auf seiten des Angreifers verwendet wurde. So waren Mannschaften der Marinemiliz von Maryland auf den Hilfskreuzern „Hornet“, „Sylvia“ und „Siren“ und solche des Distrikts von Columbia auf dem Monitor „Puritan“ eingeschifft, und der Parteiführer Kontreadmiral Dickins hat die Leistungen dieser Mannschaften lobend hervorgehoben.

— Artillerie. 1. Die Herstellung von 16zölligen (40,6 cm) Geschützen für die Küstenbefestigung soll, trotz der guten Leistungen des einen vorhandenen Exemplars auf dem Schießplatze, wegen der hohen Herstellungskosten endgültig aufgegeben worden sein, da das 12zöllige (30,5 cm) Kaliber für den Zweck genügt.

2. Die Geschützlieferung für das Linienschiff „New Hampshire“ und die Panzerkreuzer „Montana“ und „North Carolina“ (vgl. Heft 7, Seite 920) ist vom Marinedepartement jetzt vergeben worden, wie folgt:

Es haben erhalten:

die Bethlehem Steel Company:	4	12zöllige (30,5 cm) Rohre	zu je	51 644 Dollar
	8	8 Zöller (20,3 cm) Lafetten	= =	19 990 =
= Midvale Steel Company:	32	6zöllige (15,2 cm) Rohre	= =	12 860 =
	12	7 = (17,8 cm) =	= =	14 355 =
	8	8 = (20,3 cm) =	= =	17 142 =
	33	6 Zöller (15,2 cm) Lafetten	= =	7 588 =

In den Preisen sind die erforderlichen Reserve- und Zubehörstücke sowie die Visiereinrichtungen einbegriffen.

3. Die Einführung der neuen Visiereinrichtungen schreitet nach den Meldungen rüstig vorwärts. Kürzlich wurde an die Firma Dietrich & Harvey die Lieferung von 67 Visiereinrichtungen für 15,2 cm-Geschütze zum Preise von je 871 Dollar für das Geschütz vergeben.

4. In Gegenwart des neuen Artilleriechefs, Brigadegenerals Mills, fand kürzlich ein Panzerschießversuch mit Brisanzgranaten auf dem Schießplatze zu Sandy Hook statt. Es wurden zwei 12zöllige (30,5 cm) Granaten von je 1000 Pfund Gewicht, gefüllt mit je 20 Pfund Dunnit (oder „high explosive D“), gegen eine Panzerscheibe von 12 × 9 Fuß (3,6 × 2,7 m) und 13 Zoll (330 mm) Stärke auf Eichenholzhinterlage verfeuert. Das eine Geschoß ging glatt durch die Scheibe und krepierte später in der Sandhinterfüllung, während die zweite Granate bei dem Durchgange durch die Scheibe explodierte und „beträchtlichen Schaden anrichtete“. Die Schußentfernung ist in dem Berichte nicht angegeben. Das Dunnit ist eine Erfindung des Artilleriemajors Beverly W. Dunn, und die mit diesem Sprengstoffe geladenen Ge-

schosse sollen erst nach Durchschlagen des Panzers im Schiffsinneren krepieren und durch ihre großen Sprengstücke (im Gegensatz zu den sog. Sprenggranaten) Schaden anrichten.

— Geschwadertätigkeit. 1. Das I. Geschwader der nordatlantischen Flotte hat nach Beendigung der Reparaturen seine Übungen wieder aufgenommen.

2. Die 3. Division (Kontreadmiral Sigsbee) hat die Leiche des Seehelden Paul Jones unter großen Feierlichkeiten von Cherbourg abgeholt.

3. Die für die Beobachtung des Venusdurchganges in Spanien bestimmte Abteilung (special service squadron) unter Kontreadmiral Chester, bestehend aus den Kreuzern „Minneapolis“ und „Dixie“ sowie dem Kohlendampfer „Caesar“, ist nach dem Orte seiner Bestimmung abgegangen.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. Juni d. Js.:

Linienschiffe:			Panzerkreuzer:		
„Virginia“	87,4	%	„California“	76,2	%
„Nebraska“	72,4	=	„South Dakota“	74,0	=
„Georgia“	80,0	=	„Tennessee“	75,7	=
„New Jersey“	84,8	=	„Washington“	76,3	=
„Rhode Island“	87,6	=	„St. Louis“	65,3	=
„Connecticut“	77,7	=	„Milwaukee“	73,8	=
„Louisiana“	77,6	=	„Charleston“	95,0	=
„Vermont“	51,1	=	„North Carolina“	6,0	=
„Kansas“	54,0	=	„Montana“	5,3	=
„Minnesota“	65,4	=			
„Mississippi“	29,1	=			
„Idaho“	27,2	=			
„New Hampshire“	7,2	=			

2. Bei der American and British Manufacturing Company zu Bridgeport Conn. befindet sich ein Motorboot im Bau, welches 35 Knoten laufen soll. Das Boot ist 35 Fuß (10,7 m) lang in der Wasserlinie, 4½ Fuß (1,37 m) breit und geht bei voller Fahrt nur 6 Zoll (15 cm) tief. Der Motor entwickelt die doppelten Pferdestärken infolge Einrichtung einer zweiten Verbrennungskammer in demselben Zylinder, wodurch die Kurbel bei jeder Umdrehung statt einfachen doppelten Antrieb erhält. Wie es heißt, hat dieselbe Firma Bauauftrag für 18 Torpedoboote, welche die enorme Fahrt von 44,6 Knoten laufen sollen.

3. Das Linienschiff „Vermont“ soll am 31. August auf der Werft der Fore River Comp. zu Quincy Mass. von Stapel laufen.

4. Für die Abhaltung der Probefahrten sollen abermals neue Bestimmungen eingeführt werden. Nach dem Vorschlage des früheren Chefingenieurs Melville soll zunächst die Schraubenleistung genau festgestellt werden und es soll dann in freiem Wasser die Fahrt nach der Umdrehungszahl ermittelt werden. Man hält diese Methode für richtiger als die bisherige Fahrtermittlung an der gemessenen Meile, um die Fahrtgeschwindigkeit von Dampfern auf See festzustellen. Auf diese Weise wurde in einer vierstündigen Probefahrt die Geschwindigkeit des neuen Kreuzers „Charleston“ auf 22,03 Knoten festgestellt, 0,03 Knoten mehr als gefordert: die höchste Leistung während einer Stunde betrug 22,15 Knoten bei 144,84 Umdrehungen gegenüber 143,47 des Durchschnitts für vier Stunden.

— **Werften, Docks usw.** 1. Auf den Werften wurden größere Bauten ausgeführt. Für die Errichtung einer Kohlenstation zu Pensacola wurden zunächst 16000 Dollar ausgegeben: es soll eine Kohlentransporteinrichtung hergestellt werden, welche die Bewegung von 50 Tonnen Kohlen pro Stunde von den Kohlenwagen nach erhöhten

Bunkern vermittels Elektrizität gestattet. Ferner sollen 25000 Dollar für die Vertiefung des Delawareflusses gegenüber der Werft zu League Island und 24000 Dollar für Herstellung eines Bassins auf der Werft zu Puget Sound ausgegeben werden. Für die Errichtung von Kraftstationen zu Pensacola und Charleston werden 180000 bzw. 125000 Dollar aufgewendet.

2. Die Proben mit dem für Manila bestimmten großen Schwimmdock „Dewey“ sind sehr befriedigend ausgefallen. Zunächst wurde der 14000 Tonnen große Panzerkreuzer „Colorado“ gedockt. Das Versenken des Docks zur Aufnahme des Schiffes nahm 1 Stunde 6 Minuten in Anspruch, das Heben des Schiffes $2^1/_2$ Stunden. Bei dem einige Tage später erfolgten Docken des Linienschiffes „Jowa“ (11500 Tonnen) dauerte das Versenken des Docks zum Ausdocken des Schiffes 1 Stunde 5 Minuten.

— Torpedowesen. Nach einem Berichte des Kommandanten des Torpedobootszerstörers „Paul Jones“ nach einjähriger Indiensthaltung hat sich dieses Fahrzeug als sehr leistungsfähig erwiesen und den Beweis geliefert, daß Fahrzeuge dieses Typs große Seeausdauer besitzen. Danach könnte das Boot gut sechs Monate lang fahren, ohne eine Werft aufzusuchen oder bei einem Schiffe zu anderem Zwecke längsseit zu gehen, als um Kohlen und Öl aufzufüllen. Der Wassererzeuger liefert alles nötige Wasser und der Schmierölvorrat reicht für 50 Dampftage. Das Fahrzeug hatte während des verflossenen Jahres 15000 Seemeilen abgelaufen, darunter mehrfach Strecken von 1500 Seemeilen ohne Unterbrechung, unter allen Wetterverhältnissen des Stillen Ozeans. Die höchste Geschwindigkeit während der Indiensthaltung betrug 27 Knoten (0,25 Knoten weniger als die kontraktliche Geschwindigkeit) und bei stark bewachsenem Boden immer noch 23 Knoten. Nach dem Berichte besitzt das Boot einen Aktionsradius von 3300 Seemeilen bei 10 Knoten Fahrt und reinem Boden bzw. von 2700 Seemeilen bei 8 Knoten Fahrt und unreinem Boden, Seefähigkeit bei jedem Wetter und gute Unterkunftsräume für Offiziere und Mannschaften.

— Drahtlose Telegraphie. Gelegentlich der Überfahrt der 3. Division der nordatlantischen Flotte nach Cherbourg hat das Flaggschiff „Brooklyn“ mit der Funkentelegraphenstation zu Kap Cod auf einer Entfernung von mehr als 1000 Seemeilen in Verbindung gestanden.

— Verschiedenes. 1. Nach neuer Bestimmung wird von den Offizieren der Säbel an Bord nur noch bei feierlichen Gelegenheiten getragen; an seiner Stelle tragen die Offiziere im Dienst den Revolver an einem gewebten Revolvergürtel.

2. Der Panzerkreuzer „Pennsylvania“ hat bei einer Übung 848 Tonnen Kohlen aus 4 Leichtern in 6 Stunden 20 Minuten übergenommen. Die höchste Leistung hierbei betrug 178 Tonnen in 1 Stunde. Der Panzerkreuzer „Maryland“ hatte 811 Tonnen in 8 Stunden übergenommen.

3. Der von dem Commander Fiske erfundene und neuerdings verbesserte Entfernungsmesser (Stadimeter) wird jetzt in größerer Zahl in der Marine eingeführt. Vor einigen Monaten wurden 50 Stück bestellt, jetzt sind abermals 100 in Bestellung gegeben. Die Instrumente sollen aber für den gewöhnlichen Dienst im Geschwader nicht gebraucht, sondern für Gefechtszwecke reserviert werden.

4. Das Seekadettenschulschiff „Chesapeake“ soll in „Severn“ umgetauft werden, weil in Erinnerung an die alte Fregatte „Chesapeake“, welche im Jahre 1807 sich unrühmlich an ein englisches Schiff ergab, dieser Name nicht geeignet erscheint für ein Schiff, auf welchem der Nachwuchs des Offizierkorps in den ruhmvollen Traditionen der Marine erzogen werden soll.

5. Bei den engen Beziehungen der Marine zum Panamakanal verfolgt man in derselben aufmerksam die Verhältnisse am Kanal. Dort hat jetzt der leitende Ingenieur Wallace sein Amt plötzlich niedergelegt, wie auf der einen Seite gesagt wird, weil

ihm die Stellung unter der bureaukratischen Leitung des Kriegsdepartements nicht zusagte, nach anderen Mitteilungen, weil ihm ein einträglicherer Posten in den Vereinigten Staaten angeboten worden ist. Der Kriegssekretär Taft hat diese Fahnenflucht in einem Erlasse scharf getadelt, welche der Regierung um so unangenehmer sein muß, als gerade der beratende Technikerausschuß, in welchen Deutschland, England, Frankreich und die Niederlande Vertreter entsandt haben, in Funktion treten soll. Nach den vorliegenden Nachrichten befinden sich dort überhaupt die Verhältnisse noch ziemlich im argen, und es ist noch nicht einmal darüber Beschluß gefaßt, ob der Kanal als Niveau- oder als Schleusenkanal ausgeführt werden soll. Es wird daher lebhaft dafür agitiert, den Bau des Kanals dem Ingenieurkorps der Armee zu übertragen oder unter dessen Leitung ausführen zu lassen, weil dieses Korps allein imstande sein soll, eine schnelle und vollkommene Ausführung zu gewährleisten. Um zunächst wenigstens die schlimmsten bureaukratischen Schwierigkeiten und Reibungen zu beseitigen, ist das bisherige Gouvernement der Kanalzone aufgelöst und die Verwaltung dieses Gebietes mit der Gesandtschaft in Colon vereinigt worden.



Japan. Stapellauf. Am 4. Juli ist das zweite der in England in Bau befindlichen Linienschiffe, die „Katori“, bei Vickers Sons & Maxim in Barrow-in-Furness vom Stapel gelaufen. Die gleichzeitig (Februar 1904) bestellte „Kashima“ ist, wie im Aprilheft 1905 berichtet, bereits am 22. März bei Armstrong, Whitworth & Co. in Elswick abgelaufen, doch war auch die „Katori“ schon zu demselben Zeitpunkt ablaufbereit. Der Stapellauf wurde jedoch mit Rücksicht auf den bevorstehenden Besuch des Prinzen und der Prinzessin Arisugawa verschoben. Inzwischen nahm die Bautätigkeit ihren Fortgang, so daß die gesammte Panzerung mit Barbetten und Kasematten in das auf Stapel stehende Schiff eingebaut worden ist und letzteres mit einem Eigengewicht von ungefähr 9300 Tonnen zu Wasser gelassen wurde.

Die „Katori“ und „Kashima“ sind, obwohl sie einander im allgemeinen gleichen, nicht eigentlich Schwesterschiffe, da sie im Detail doch erhebliche Unterschiede zeigen. Über die Konstruktionsart der „Kashima“ ist im Maiheft 1904 berichtet und die dort gemachten Angaben, besonders die den Panzerschutz betreffenden, gelten im wesentlichen für beide Schiffe. Auf Grund neuerer Mitteilungen im „Engineer“ ergänzen wir die Daten, insbesondere soweit sie für „Katori“ abweichend sind:

	„Katori“	„Kashima“
Länge zwischen den Perpendikeln . .	128,0 m	129,5 m
Breite	23,8 „	23,8 „
Tiefgang mit normalem Kohlenvorrat .	8,2 „	8,1 „
Deplacement	16 206 Tonnen	16 663 Tonnen
Indizierte Pferdestärken	16 000	15 600
Geschwindigkeit	$18^1/_2$ Knoten	$18^1/_2$ Knoten
Kohlenvorrat, normal	750 Tonnen	750 Tonnen
„ maximal	2 200 „	2 150 „
Armierung	4 30,5 cm L/45	4 30,5 cm L/46,7
	4 25,4 „ L/45	4 25,4 „ L/46,76
	12 15,2 „ L/45	12 15,2 „ L/47
	10 7,6 „	12 7,6 „
	3 4,7 „	3 4,7 „
	6 Maxims	6 Maxims
Kessel	20 Niclausse	20 Niclausse.

Hiernach ist das Gesamtkohlenfassungsvermögen den ursprünglichen Angaben gegenüber noch um annähernd 200 Tonnen erhöht worden, so daß die beiden Schiffe einen Aktionsradius von ungefähr 12 000 Seemeilen bei 11 Knoten Fahrt haben werden. Die Besatzungsstärke soll 980 Köpfe betragen.

— Hebung gesunkener Schiffe. Außer dem Panzerkreuzer „Bajan“ sollen Nachrichten aus Tokio zufolge auch die Linienschiffe „Peresswjät“ und „Poltawa“ in Port Arthur gehoben sein, während man demnächst noch die „Pobjeda“ sowie den großen Kreuzer „Pallada“ zu heben hofft. Die Beschädigungen der gehobenen Schiffe sollen nicht so umfangreich sein, als man erwartet hatte, und es ist sogar die Rede davon, den „Peresswjät“ unter eigenem Dampf nach Japan zu bringen. Wie sehr derartige Nachrichten jedoch mit Vorsicht aufzunehmen sind, geht daraus hervor, daß die Meldung von der Hebung des „Warjag“ (siehe Juliheft), jetzt wieder als verfrüht bezeichnet wird; es ist — nach beinahe 1 ½ jähriger Arbeit — vielmehr erst gelungen, das Schiff auf ebenen Kiel zu bringen.

— Werften. Die Mitsu-Bishi Dockyard & Engineering Works in Nagasaki beabsichtigen, in Kobe eine Reparaturwerft als Zweiganstalt einzurichten und haben für diese Anfang Mai d. Js. ein Schwimmdock mit einer Tragfähigkeit von 7000 Tonnen zu Wasser gebracht.

⚜

Schweden und Norwegen. Infolge der durch die eigenmächtige Unionstrennung seitens Norwegens entstandenen Spannung der politischen Beziehungen beider Länder wurden im geheimen auf beiden Seiten diejenigen Maßnahmen getroffen, die jede überlegende Regierung in solchem Falle vornehmen würde, um nicht Zufälligkeiten preisgegeben zu sein.

In Schweden wurde Ende Juni das Übungsgeschwader nach Göteborg geschickt, wo es in günstigerer Lage für ernste Zwischenfälle sich befindet als an der entfernt liegenden Ostküste. Es bestand bis zum 26. Juni aus 6 Küstenpanzerschiffen, 2 Kanonenbooten, 2 großen Torpedobooten. An diesem Tage traten (verfrüht, eigentlicher Indienststellungstag 3. Juli) hinzu 9 kleine Torpedoboote. Am 28. Juni stellten gemäß neuen Befehles in Dienst: 2 Küstenpanzerschiffe, 1 großes Torpedoboot, 8 kleine Torpedoboote, so daß seit Ende Juni die gesamten kriegsbereiten Seestreitkräfte bestehen aus 8 Küstenpanzerschiffen, 2 Kanonenbooten, 3 großen Torpedobooten, 16 kleinen Torpedobooten. Außerdem ist seit Anfang Juli das Stockholm-Wehrgeschwader aus 2 Küstenpanzerschiffen neugebildet worden.

In Norwegen hat man die im Juni ausgedienten Mannschaften der Marine — erste Hälfte der diesjährigen zur vorgeschriebenen Übung eingezogenen Wehrpflichtigen — nicht entlassen. Durch den gleichzeitigen Hinzutritt der zweiten Hälfte der Wehrpflichtigen dieses Jahres ist auf solche Weise der Personalbestand der Marine doppelt so groß, als sonst üblich. Die vollen Besatzungen für die Schiffe und Küstenbefestigungen sind zur Stelle. Das norwegische Übungsgeschwader besteht aus 4 Küstenpanzerschiffen, 1 Kanonenboot, 2 großen und 8 kleinen Torpedobooten. Ende Juni lagen hiervon 1 Kanonenboot und eine Torpedobootsflotille bei der Festung Agdenaes am Eingang zum Drontheim-Fjord. Alle wichtigen Hafeneinfahrten Norwegens sind durch schwimmende Streitkräfte unter Bewachung genommen worden.

Die allmählich eintretende ruhigere Auffassung der Lage in beiden Ländern läßt mit einiger Sicherheit vermuten, daß diese Kriegsvorbereitungen nicht lange anhalten werden.

⚜

Bulgarien. Die drei vor längerer Zeit in Frankreich bestellten Torpedoboote sind, da ja die Überführung als solche durch die türkischen Meerengen nicht angängig war, über Land in auseinandergenommenem Zustande nach Varna gebracht worden. In ihrer Begleitung befanden sich mehrere französische Techniker, welche die Zusammensetzung leiten sollen.

Wie die neuesten Ereignisse in der russischen Marine des Schwarzen Meeres gezeigt haben, ist der Besitz einer kleinen modernen Marine für Bulgarien von großer Bedeutung. Die Berührung dieses Staates mit dem Meere kann, wie die Erfahrung gezeigt hat, Ereignisse zeitigen, die zur Aufrechterhaltung der Hoheitsrechte ein bewaffnetes Einschreiten auf dem Wasser wünschenswert und notwendig machen. Augenblicklich besitzt die bulgarische Marine nur den kleinen Kreuzer „Nadéschda“ (800 Tonnen) und obige drei Torpedoboote. Unter Leitung eines ehemaligen französischen Seeoffiziers Pichon stehend, zeigt sich in ihr reges Streben nach weiterem Ausbau und Eifer in der inneren Ausbildung.



Verschiedenes.

Nauticus 1905, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen.*)

Mit stetig wachsender Spannung wird das Erscheinen jedes neuen „Nauticus“-Bandes in und außerhalb der Marine alljährlich erwartet. Der „Nauticus“ ist allen denen unentbehrlich geworden, die, seien sie Fachleute oder Liebhaber des Seewesens, seien sie jung oder reif an Jahren und Verstand, den Trieb haben, sich über die Entwicklung des Seekriegswesens in zuverlässiger Weise auf dem laufenden zu halten. Denn die „Nauticus“-Jahrbücher haben den großen Vorzug, daß sie immer gerade diejenigen Fragen des Seewesens behandeln, die im verflossenen Jahre greifbare Änderungen, Klärungen und Förderungen durchgemacht haben. Außerdem hat jeder Band bisher auch darin Ausgezeichnetes geleistet, daß seine ausführlichen Listen der Kriegsflotten und seine Übersicht der deutschen Handelsflotte stets die letzten Änderungen mit berücksichtigten. Im vorliegenden Bande hat „Nauticus“ eine außergewöhnliche bibliographische Leistung zu verzeichnen, auf die Herausgeber und Verleger Ursache haben, stolz zu sein. In der ersten Hälfte des 37 Druckbogen starken Buches, das am 1. Juli fertig gebunden war, ist bereits Seite 141 bis 145 die Seeschlacht vom 27. und 28. Mai beschrieben, und in den Flottenlisten sind bereits die russischen Schiffsverluste in dieser Schlacht berücksichtigt. Aber diese literarische Schnelligkeit beeinträchtigt die Gründlichkeit der „Nauticus“-Aufsätze nicht im mindesten.

Für den Seeoffizier, der der Schulbank entwachsen ist, sind heutzutage bei dem scharfen Wettkampf der Seemächte auf seepolitischem wie marinetechnischem Gebiete literarische Hilfsmittel schon dann viel notwendiger als früher, wenn er allen Anforderungen seines Faches und seines mannigfaltigen Dienstes gewachsen bleiben will. Wer aber das Streben und die Befähigung dazu hat, selbsttätig an der Weiterentwicklung und Vervollkommnung der Kriegstüchtigkeit der Flotte mitzuwirken, für den ist gründliche Kenntnis aller Fortschritte in der Marinetechnik unentbehrlich; denn sonst tappt er bei Versuchen im Finstern und kommt im günstigsten Falle erst auf großen Umwegen in die Nähe des Zieles. Die bestechende Redensart von dem durch Sachkunde ungetrübten Urteile paßt durchaus nicht mehr in unsere Zeit und hat auch früher nur unnützes Lehrgeld gekostet. „Halbheit ist das schlimmste Übel!“ sagt „Nauticus“ Seite 53; nur gründliches Wissen, sicheres Beherrschen des Faches setzt heutzutage in den Stand, wirkliche Fortschritte zu erzielen. In dieser Hinsicht ist das „Nauticus“-Jahrbuch in den letzten Jahren geradezu ein Handbuch des Wissenswerten für den angehenden Marineakademiker wie auch für den strebsamen jüngeren Flottenoffizier geworden. Und vermutlich wird der „Nauticus“ auch auf den Auslandschiffen gebührend gewürdigt werden.

Der vorliegende zehnte Band der „Nauticus“-Schriften hat die alte bewährte Dreiteilung beibehalten. Im ersten Teil: Politisch-Militärisches behandeln auch die ersten Aufsätze denselben Gegenstand wie im vorigen Jahre. In den politischen Rückblicken und Ausblicken werden mit großem Freimut die Gründe erörtert, die den Zusammenbruch der russischen Macht in Ostasien zur Folge hatten. Wieviel weniger technische Mängel als vielmehr ungenügende Ausbildung des Personals den russischen Mißerfolg zur See verschuldet haben, darüber gibt der übersichtliche Rückblick auf die Seekriegsereignisse in Ostasien ein anschauliches Bild. Zweifellos stand Japan

*) 7. Jahrgang. Mit 22 Tafeln, 50 Skizzen und 1 Kartenbeilage. Berlin, Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn.

ursprünglich vor einer bedeutend schwierigeren Aufgabe zur See als Rußland, denn es mußte erwarten, daß die an sich fast der japanischen Flotte gewachsenen russischen Seestreitkräfte in Ostasien schnell beträchtlichen Nachschub aus der Heimat erhalten würden. Ob man in Japan wirklich sicher war, daß die Flotte des Schwarzen Meeres nicht in Marsch gesetzt werden würde? Es ist fürwahr eine wunderliche Satire in diesem an Wunderlichkeiten nicht armen Kriege, daß die Türkei gezwungen ist, einer russischen Flotte den Abmarsch aus ihren Gewässern zu verweigern. Ganz abgesehen davon, daß der „Patjomkin" dann ein rühmlicheres Ende hätte finden können, so ist doch für die Türkei der Meerengenvertrag zu einem recht zweischneidigen Schwert geworden; eine bessere Gelegenheit, einen nicht ungefährlichen Gegner los zu werden, findet sich sobald nicht wieder. Der Nachschub, den der tatkräftige Admiral Rojestvenski erfolgreich bis an den Feind führte, war auch ohne die Schwarzemeerflotte genügend, um den Japanern große Sorgen zu machen. Aber die harmonische Ausbildung der japanischen Flotte ermöglichte ihre harmonische Ausnutzung im Kampf. Was die Kreuzer rechtzeitig und genau erspäht hatten, was die Linienschiffe im artilleristischen Fernkampf leisteten, was die Torpedoboote in zahlreichen Nachtangriffen unterstützten, alles das sind sichtbare Wirkungen einer einheitlichen, vorzüglichen Leitung und Schulung der japanischen Flotte, die umsomehr anzuerkennen sind, weil es Dauerleistungen im Seekrieg sind, wie sie auch leidlich alkoholfreie europäische Nerven bisher noch nicht aufzuweisen haben, es sei denn, daß man auf die Viertageschlacht de Ruiters zurückgreift, die aber in eine Zeit fällt, wo man noch gar nichts von Nerven wußte.

Einige Lehren geben uns die Japaner. Da wir doch dereinst ihre Lehrmeister waren, so vergeben wir uns umsoweniger, wenn wir jetzt etwas von ihnen lernen, denn die Lehre ist beherzigenswert: Scheinbare oder wirkliche Übermacht im Schiffsbestand soll man durch tatkräftigste Schulung, seemännische wie artilleristische, wett zu machen suchen; bis zum Entscheidungskampf soll man gut wirtschaften mit den Kräften, sie nicht mit Nebensächlichem verzetteln und vergeuden; in den Entscheidungskampf soll man mit festem Willen hinein, alle verfügbaren Kräfte dabei ihrem besonderen Zwecke entsprechend verwerten. Wer dabei noch den Vorteil hat, vor der eigenen Tür zu kämpfen, wie Admiral Togo es sehr geschickt ausnutzte, der wird auch heutzutage selbst gegen anscheinend schwere Übermacht genau wie Togo seinen Zeitgenossen Überraschungen bereiten können. Der Spruch des Terenz hat sich wieder einmal bewährt: „fortes fortuna adjuvat". Aber, wie gesagt, wer das Glück zum Adjutanten haben will, darf nie glauben, daß es ihm als gebratene Taube zufliegt. Auch das Glück läßt sich meistern, und die Sterne trügen nicht.

Sehr zeitgemäß und unzweideutig erörtert „Nauticus" die schwülen deutsch-englischen Beziehungen; er spricht es aus (Seite 12), daß ein Seekrieg trotz unserer numerischen Schwäche für die Herrscherin der See kein Spatzenschießen sein würde; man kann dem noch hinzufügen, ein Volk wie das unserige, das das Joch eines Napoleon abschüttelte, würde auch Mittel und Wege finden, einer neuen Vergewaltigung zu trotzen. Auch dabei führen viele Wege zum Ziel; wir sind ja Gottlob nicht einsam, sondern sitzen im Herzen der Welt. Aber freilich, der ostasiatische Krieg hat das europäische Gleichgewicht bedenklich gestört, und wie „Nauticus" hervorhebt: „Übermacht bedeutet in der Regel Mißbrauch der Macht. Damit ist zu rechnen".

Die erdrückende Überlegenheit Englands über jede andere Nation zur See ist durch die, wie „Nauticus" mit Recht hervorhebt, „geniale" Neuorganisation der britischen Seestreitkräfte uns Deutschen und allen anderen greifbar vor Augen geführt, so greifbar, daß Freysinn kürzlich in der „Marine Française" Nr. 164 schreiben durfte: „Son but est aujourd'hui la victoire immédiate dans les eaux de la mer du Nord, l'écrasement de la flotte allemande dans une ou deux rencontres . . . etc." Außerordentlich lesenswert ist deshalb der Abschnitt England in dem Aufsatze über Fortschritte fremder Kriegsmarinen, insbesondere die Erklärungen, mit denen die

neue Verteilung der englischen Flotte begründet wird (Seite 57 bis 68). Beachtenswert ist bei alledem die Haltung Englands gegenüber seinem einzigen gefährlichen Rivalen zur See — den Vereinigten Staaten. Die einzelnen Anordnungen, die mit der neuen Verteilung zusammenhängen und sich auf Übungen, Ablösungen, Bereitschaft der Reserveflotte usw. beziehen, sind mustergültig durchgearbeitet. Sehr dankenswert ist es, daß „Nauticus“ als Ergänzung zu dem englischen Indiensthaltungsplan auch die Verteilung der aktiven Streitkräfte der französischen, nordamerikanischen und italienischen Marine angibt.

Wie alljährlich, werden auch in diesem Bande die neuesten im Bau befindlichen Schiffstypen aller Marinen kritischer Betrachtung unterworfen, die durch zahlreiche Schiffspläne und Schiffsphotographien sehr günstig vervollständigt wird. Der Stärkevergleich unseres Panzerkreuzers „C“ (Seite 33) mit den neuesten, 2000 bis 3000 t größeren fremden Panzerkreuzerbauten fällt dabei zweifellos sehr zugunsten unseres „C“ aus, ganz besonders hinsichtlich der artilleristischen Wirksamkeit auf große Entfernungen; das macht ihn nicht nur kampfkräftig im Aufklärungsdienst, sondern befähigt ihn auch, Umfassungsversuche gegen die feindliche Schlachtlinie auszuführen. Typ „C“ ist ausführlich beschrieben, während für den neuen „S“-Typ der Linienschiffe begreiflicherweise nur Hinweise auf die Notwendigkeit der Steigerung der Schiffsgröße und der Kampfkraft an schwerer Artillerie gemacht sind. Zu welchen Behemoths die englischen Linienschiffe inzwischen geworden sind, zeigt die Beschreibung des Typs „Nelson“ mit 16765 t, bei dem die Mittelartillerie aus 10 23,4 cm L/50 besteht! Auch über das 18000 Tonnenschiff „Dreadnought“ werden Einzelheiten angegeben. Die Unterseebote entwickeln sich, wie es ganz naturgemäß ist, in auftauchender Richtung; der englische „B“-Typ ist ein Tauchboot mit Auftrieb, das im Ruhezustand austaucht und also nur ein zeitweilig versenktes Torpedoboot darstellt. In Frankreich hat auch das Tauchboot beträchtliche Erfolge gegen das „reine“ Unterwasserboot erzielt; man plant, solche Tauchboote als seefähige Angriffsboote von 600 t (!) Größe zu bauen. Das Unterseeboot ist und bleibt eben ein blinder Maulwurf; um sein Ziel zu finden, muß es entweder teilweise an der Oberfläche bleiben oder sehr häufig auftauchen; auf andere Weise kann es nie selbständig kriegsbrauchbar werden.

Überraschend und sehr lehrreich sind die Erfolge im Minenkrieg gewesen. „Nauticus“ hebt dies in dem ausgezeichneten Aufsatze „Torpedo und Mine im Seekriege“ hervor und betont, daß darum eine erhebliche Vervollkommnung des Bodenschutzes der Linienschiffe dringend nötig wird. Die Seemine ist eine so billige Waffe, daß bekanntlich schon der Schwärmer Fulton von ihr die „Freiheit des Meeres“ erhoffte; sie wird daher zuversichtlich mehr und mehr zu einer beachtenswerten Nebenwaffe im Seekriege, besonders in den für sie wie geschaffenen nordeuropäischen Küstengewässern ausgebildet werden. Als Minenstreuer könnte das Unterseeboot vielleicht eine Zukunft haben, vielmehr wie als Angriffswaffe gegen schnell bewegliche Ziele.

Aber eins hat der ostasiatische Krieg noch deutlicher gezeigt: daß die schwere Artillerie als Fernwaffe eine überraschende Leistungsfähigkeit hat, daß also nach wie vor das große Linienschiff der Kern jeder Hochseeflotte bleiben wird. Über die theoretische Leistungsfähigkeit dieser Waffe gibt eine sehr bedeutsame, gründlich durchgearbeitete artilleristische Studie „Artillerie und Panzer in ihren Beziehungen zum Schiffstyp; Fortentwicklung der Artillerie“ im neuesten „Nauticus“-Bande sehr sachgemäße Aufklärung; die lehrreiche Studie ist vor der Seeschlacht von Tsushima geschrieben — und die praktischen Erfolge der schweren Artillerie in dieser Schlacht krönen die auf guten Gründen aufgebaute Theorie. Das ist auch ein sichtbarer Erfolg des „Nauticus“-Jahrbuches. Diese Studie ist reich an Einzelheiten, die jedem Seeoffizier treffliche Anregung zu geben vermögen, auf diesem wichtigsten Gebiete an der Entwicklung des Seekriegswesens weiterzuarbeiten. Aber auch der Laie im Seekriegs-

wesen wird aus diesen Erwägungen davon überzeugt werden, daß die Einzelgröße der Schiffe von gewaltigem Einfluß auf die Steigerung des Gefechtswertes ist. Vermehrung der schwersten Artillerie, Panzerschutz für diese und gepanzerter Bodenschutz gegen die Minenwirkung, das sind Anforderungen, denen man eben nur durch bedeutende Vergrößerung des Schiffskörpers gerecht werden kann. Deshalb belehren auch die ausgezeichneten Schiffslisten im dritten Teil des „Nauticus" deutlich darüber, daß man in England, Japan, den Vereinigten Staaten und Rußland die Neubauten an Linienschiffen durchgängig größer als 16000 t, zum Teil sogar bis zu etwa 20000 t ausführt oder plant.

Nicht allein das Marinetechnische im „Nauticus" ist für den Seeoffizier wissenswert, auch die anderen Aufsätze enthalten eine Fülle belehrenden Stoffes. Der Raum verbietet es, hier auf jeden Beitrag näher einzugehen, aber einzelne seien doch noch hervorgehoben. Ausgezeichnet klar und freimütig sind die „Fragen des Seekriegsrechts" geschrieben, mit juristischer Schärfe, aber frei von juristischem Ballast. Der Verfasser weist darauf hin, daß das „Völkerrecht" nur ein bombastischer Name sei, während es sich in Wirklichkeit nur um wandelbare, gemäß der Politik der großen Seemächte je nach Bedarf geschaffene oder verworfene Seekriegsregeln handelt: quod licet Jovi, non licet bovi — könnte zumeist der Leitspruch dieser Rechtsfragen sein; namentlich erläutert der Verfasser sehr scharfsinnig, wie Englands Auffassung des Seerechts stets für die eigene Seekriegführung vorteilhaft ist. Das einzige Gegengewicht gegen solche Einseitigkeit im Seerechtsbrauch wäre eine Einigung der übrigen Seemächte über die vielen offenen Fragen des sogenannten Seekriegsrechts.

Der ebenfalls sehr wertvolle Beitrag über die Seehäfen des Weltverkehrs läßt die mehr und minder gesetzmäßige Wandelbarkeit menschlicher Unternehmungen erkennen: die Handelskraft des Hinterlandes entscheidet mehr über die Lebensfähigkeit des Seehafens als die Lage zu den natürlichen Seewegen. Dies ist aber nichts Neues, umsomehr, als auch heutzutage der Seeverkehr trotz verbesserter Frachtgelegenheit die Stapel- und Umladeplätze ohne beträchtliches Hinterland nicht entbehren kann, z. B. Colombo, Singapore und Sankt Thomas, die Verfasser mit Recht noch zu den Welthäfen rechnet. Auch der an sich ganz widernatürliche Zustand, daß Inselhäfen, wie London und Liverpool, noch heutzutage, wenn auch in wesentlich geringerem Maße als früher, Stapel- und Umschlagplätze für das nordeuropäische Festland, das selbst reich an leistungsfähigen Welthäfen ist, bilden, spricht dafür, daß die Hinterlandbeziehungen allein nie den Ausschlag geben werden. Politische und soziale Gründe verschiedenster Art sprechen da doch auch mit, die sich nicht schematisieren lassen. Anschaulich ist der Entwicklungsgang der wichtigsten Welthäfen geschildert; im Anschluß an diesen Aufsatz ist die Statistik über den Seeverkehr der bedeutenderen Seehäfen (Seite 534 ist das volltönige Wort „Welthäfen" nicht in Übereinstimmung mit der Erläuterung auf Seite 262!) wertvoll, namentlich weil sie den Wettbewerb der deutschen und englischen Flagge in allen überseeischen Gegenden veranschaulicht. In der Schreibweise der Hafennamen herrscht noch Wirrwarr, Seite 285 steht richtig Tschifu, Seite 539 Chefoo. Es wäre wohl an der Zeit, die Rechtschreibung fremder Ortsnamen grundsätzlich auch für die kaiserliche Marine zu regeln; im Auswärtigen Amt, im Reichsamt des Innern und im Reichspostamt scheint längst darin Einheitlichkeit zu herrschen. Die Umschreibung chinesischer, japanischer, arabischer, türkischer und anderer Ortsnamen muß doch der deutschen Aussprache angepaßt werden, so lange der Ort nicht im Besitz einer Nation mit lateinischem Alphabet ist: also Schanghai (Seite 567), nicht Shanghai (Seite 539), aber Singapore, nicht Singapur, wie viele deutsche Geographen schreiben. Sehr zweckmäßig ist es, daß „Nauticus" alljährlich über die Fortschritte der deutschen und fremden Handelsmarinen ausführlich berichtet. Das zeigt am deutlichsten den Einsatz Deutschlands, der bei zu geringem Schutz durch die Kriegsflotte der Willkür seemächtiger Gegner preisgegeben wäre.

Vielen Fachleuten werden die Abhandlungen über die Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe und die Dampfturbine sehr willkommen sein; sie sind zeitgemäß und wichtig. Der statistische Teil enthält eine brauchbare Zusammenstellung der Flottenstützpunkte der größeren See- und Kolonialmächte, die allerdings künftig noch etwas durchgearbeitet werden könnte. Cuxhaven und Helgoland, Kurrachee und Port Nolloth sind z. B. nicht aufgeführt, während die angeführten Plätze Ascension, St. Helena, Cape-Coast-Castle, Freetown und Lagos dann kaum als Flottenstützpunkte gerechnet werden dürften. Wenn auf der beigegebenen Weltkarte künftig die deutschen Konsulate in Hafenplätzen, die Dock- und Kohlenhäfen aller Länder aufgeführt würden, könnte solche Karte noch an Verwendbarkeit gewinnen. Diese Einzelheiten ändern aber an dem hohen Werte des Jahrbuches nichts.

Der „Nauticus“-Band von 1905 steht ganz auf der Höhe, er übertrifft sogar an Reichhaltigkeit und Vertiefung in die wichtigsten Fragen des Seewesens noch seine vortrefflichen früheren Jahrgänge. Es kann der Entwicklung des deutschen Seekriegswesens nur nützen, wenn das Jahrbuch auch innerhalb der Marine gleich aufmersame Leser findet wie im deutschen Binnenlande, wo es längst zum wichtigsten Lehrmittel in der Flottenfrage geworden ist.

Georg Wislicenus.



Studie über die Seestrategie. Von René Daveluy.*)

Vor kurzem hat René Daveluy, Kapitänleutnant der französischen Marine, der Verfasser der 1903 erschienenen „Studie über die Seeschlacht“, dieser taktischen Abhandlung eine sehr interessante strategische: „Etude sur la stratégie navale“ folgen lassen. Wenn es schon an sich ein dankenswertes Unternehmen ist, ein Werk über die Seestrategie zu schreiben — bei der geringen Zahl wirklich brauchbarer Bücher, die darüber existieren —, so verdient die französische Abhandlung noch besondere Beachtung deswegen, weil der Verfasser sich über die gerade in Frankreich so verschiedenartigen Anschauungen betreffs der zweckmäßigsten Art der Seekriegführung stellt und von höherem Gesichtspunkte aus die Lehre vom Kriege und von der Seekriegführung im besondern behandelt. Da eine derartige Darstellung für den Seeoffizier von größtem Interesse ist, da ferner der Verfasser, der die Seekriegsgeschichte vorzüglich beherrscht und dem eine Anzahl sonst wenig oder nicht bekannter Quellen zur Verfügung stehen, fast in jedem Kapitel dem Leser Anregungen verschiedenster Art gibt, soll das Werk im folgenden kurz besprochen werden, um zum Studium desselben anzuregen. Es kann sich naturgemäß nur um eine kurze Inhaltsangabe und einzelne Hinweise handeln, da eine eingehende Besprechung der einzelnen Kapitel eine besondere Abhandlung ergeben würde. Daraus folgt weiter, daß die Ausführung des Inhalts der einzelnen Abschnitte nicht unsere Übereinstimmung mit allen Ansichten des Verfassers in sich schließt.

Vorausgesandt werden muß, daß der Verfasser die Lehren des gegenwärtigen Krieges noch nicht berücksichtigen konnte, da das Werk in seinen Grundzügen bei Ausbruch desselben bereits abgeschlossen war; er beabsichtigt jedoch, diese Lehren später zum Gegenstand einer besonderen Abhandlung zu machen.

Bei der Entwicklung der Lehren von der Seekriegführung wählt Daveluy die geschichtliche Methode, der er den Vorzug vor der rationellen sowie vor der wissenschaftlichen Methode geben zu sollen glaubt. Seine reichen geschichtlichen Kenntnisse weisen ihn zweifellos auf die gewählte Methode von selbst hin.

---

* Daveluy, R.: »Étude sur la stratégie navale«. — Paris 1905. Berger-Levrault. — 6 Frcs.

Die vier Hauptabschnitte des Buches behandeln die Grundlehren der Seestrategie, die Elemente derselben, die Operationen und die Hilfsmittel der Strategie. In einem weiteren Abschnitt werden einige Beispiele mit Bezug auf die vorher aufgestellten Lehren eingehender besprochen; hierzu ist der amerikanische Unabhängigkeitskrieg, die Seestrategie Napoleons, der Sezessionskrieg und der pazifische Krieg (zwischen Chile und Peru) gewählt. Schließlich werden einige Überlegungen über die Schiffstypen der Gegenwart angestellt.

Die beiden ersten Abschnitte der Abhandlung scheinen nach Gliederung und Inhalt fast darauf hinzudeuten, daß der Verfasser sich Clausewitz Lehre „Vom Kriege" als Vorbild genommen hat. Der Umstand, daß Clausewitz jedoch nicht angeführt wird — Jomini wird an einer Stelle zitiert — sowie einige andere Anzeichen machen uns allerdings in dieser Annahme wieder schwankend.

Unter den „Grundlehren der Seestrategie" werden nach einigen allgemeinen Betrachtungen über das Wesen des Krieges, Zweck und Mittel des Krieges, das Hauptangriffsobjekt, die Konzentration der Kraft, die inneren Linien, die „Politik der Pfänder" und die Bündnisse im Seekriege besprochen.

In diesem Abschnitt führt D. zunächst aus — und dieser Gedanke zieht sich wie ein roter Faden durch die ganze Abhandlung —, daß die Vernichtung der feindlichen Seestreitkräfte das Hauptziel des Seekrieges sein muß und daß die Schlacht dies Ziel am besten erreichen lasse. Von diesem Grundsatz ausgehend, weist er die gerade in Frankreich so geläufigen Ansichten zurück, daß der Hauptzweck im Seekriege der Schutz der eigenen Küste, der Angriff auf diejenigen des Gegners, die Zerstörung des feindlichen Handels oder die Invasion des gegnerischen Landes sei. „Détruisez l'ennemi, et vous aurez tous ces résultats à la fois!" An einer großen Zahl von Beispielen weist D. nach, wie verhängnisvoll gerade für Frankreich die Verkennung dieses Hauptgrundsatzes der Seekriegführung gewesen ist. Auch die Sätze: „Die Strategie muß dahin wirken, daß man an der entscheidenden Stelle überlegen ist" und „Hauptangriffsobjekt ist die feindliche Flotte" werden in treffender Weise abgeleitet. Nicht ganz einverstanden sind wir mit den Ausführungen über die Konzentrationen, die etwas Gesuchtes haben und bei denen sich der Verfasser entgegen den in den übrigen Kapiteln geäußerten Ansichten doch wieder zum Teil von nicht richtigen Anschauungen leiten läßt. Dies gilt u. E. vor allem von dem Satz, daß „die Konzentration zu Beginn des Krieges nur dann von Vorteil sei, wenn man gleichzeitig zu Lande und zur See der stärkere ist". Die „Politik der Pfänder" hält D. für ein Hilfsmittel zur Erreichung des Kriegszwecks, im Falle man nicht imstande ist, das Hauptangriffsobjekt zu erreichen. Sie besteht darin, daß man Besitzungen des Gegners erobert, deren Verlust diesen zur Aufgabe des Kampfes veranlaßt. Hiermit nähert sich der Verfasser wieder in gefährlicher Weise den früher in Frankreich herrschenden Anschauungen über die Seekriegführung; doch betont er, daß dies Mittel nur ein Ausweg sein kann, und daß die Vernichtung der feindlichen Seestreitkräfte immer das direktere und sicherere Mittel zur Erreichung des Kriegszweckes ist.

Die Bedeutung der inneren Linie sowie ferner die Schwierigkeit des Zusammenwirkens Verbündeter im Seekriege wird von D. in richtiger Weise gewürdigt.

Der zweite Abschnitt, über „die Elemente der Seestrategie", bringt Betrachtungen über Offensive und Defensive, die geographischen Verhältnisse, das Geheimhalten der Operationen, den Nachrichtendienst, die Stützpunkte, den Aktionsradius, die Geschwindigkeit und die Gleichartigkeit der Schiffe in der Flotte.

Nach Erörterung der verschiedenen Arten, auf welche sich die Defensive im Seekriege durchführen ließe, kommt D. zu dem Schluß, daß dieselbe nur Nachteile mit sich bringt, daß man daher, wenn die Stärke der Streitkräfte es irgend erlaubt, zur Offensive schreiten müsse.

Besonders anregend ist das Kapitel über den Nachrichtendienst gestaltet. Der Verfasser spricht die Ansicht aus, daß die Flotte, welche die Absicht hat zu schlagen, den Gegner nicht lange zu suchen haben wird, im Falle dieser von derselben Absicht geleitet wird. Er will daher die Zahl der Kreuzer auf ein Minimum beschränkt wissen, damit man die dadurch erzielten Ersparnisse für den Bau von Schlachtschiffen verwenden könne. Der Verfasser kommt u. a. zu dem für einen französischen Offizier besonders auffallenden Schluß, daß der Panzerkreuzertyp unnötig sei und daher fallen gelassen werden müsse. Diese Ansicht wird in dem Teil über die Schiffstypen noch näher begründet. Erwähnenswert ist in diesem Kapitel eine Zusammenstellung der unmittelbaren Ursachen, die zu den Hauptschlachten der Seekriegsgeschichte führten, sowie ein Überblick darüber, welche Dienste neutrale Handelsschiffe in den Seekriegen der Vergangenheit bezüglich der Nachrichtenübermittlung geleistet haben. — Der Wert, den eine Zentralnachrichtenstelle an Land für die heutige Seekriegführung hat, wird von D. gebührend gewürdigt, während er die Bedeutung der Marschsicherung u. E. erheblich unterschätzt.

Die Stützpunkte sollten nach D. so stark befestigt sein, daß sie der Mitwirkung der Flotte zu ihrer Verteidigung entbehren können. Eine Anzahl französischer und englischer Stützpunkte wird vom Verfasser einer eingehenderen Betrachtung unterzogen, der sich eine Klassifikation der Stützpunkte im allgemeinen anschließt.

Bei Besprechung der Bedeutung des Aktionsradius wird auch die Munitionsdotierung berührt.

Erhöhtes Interesse beansprucht die Erörterung des Wertes der Geschwindigkeit: Der französische Seeoffizier gibt zwar zu, daß eine höhere Geschwindigkeit gewisse Vorteile verleiht, er kommt aber zu dem Schluß, daß man, um sie zu erzielen, nicht ein einziges Geschütz opfern dürfe: „La vitesse n'est pas une force, mais un moyen de faire valoir la force, et on n'a pas le droit de lui sacrifier un seul canon.“ D. verurteilt daher aufs schärfste die französische Auffassung, nach der man schnelle Panzerkreuzer bauen müsse, die dem Kampf mit dem Gegner, der vornehmsten Bestimmung der Seestreitkräfte, ausweichen könnten.

Der Abschnitt „Die Operationen“ handelt von dem Angriff und der Verteidigung der Küsten, von der Invasion, dem Kreuzerkrieg, der Blockade und der Forcierung befestigter Einfahrten. Die Gliederung dieses Abschnittes erscheint auf den ersten Blick sonderbar; wir sollten erwarten, daß an erste Stelle die Operationen zur Erkämpfung der Seeherrschaft gestellt wären. Bei näherem Studium wird es jedoch offenbar, daß der Verfasser auf Grund eines geschichtlichen Rückblickes auf die gegen die französischen Küsten ausgeführten Angriffe nachzuweisen sucht, daß der beste Schutz für die Küsten — abgesehen von der Befestigung der wichtigsten Punkte — die Erkämpfung der Seeherrschaft sei, daß jedes andere System, wie die direkte Verteidigung durch Küstenpanzer, Panzerkanonenboote, Schiffsdivisionen (wie in „Les guerres navales de demain“ vorgeschlagen) usw. zu verwerfen sei. Auch das System der Défense mobile bezeichnet D. als unzweckmäßig und unzureichend; die 200 dafür bestimmten Torpedoboote würden bessere Dienste bei einer offensiv vorgehenden Schlachtflotte tun. Nur die Unterseeboote sind zum direkten Küstenschutz zu verwenden. — Von seekriegsgeschichtlichem Interesse ist in diesem Kapitel die Zusammenstellung der Angriffe, die im 17. bis 19. Jahrhundert von den Engländern auf die französische Küste ausgeführt wurden; sie bringt manches weniger Bekannte. (Quellen: Georges Toudouze, La défense des côtes de Dunkerque à Bayonne au dix-septième siècle sowie ein Bericht an den Senat von Cabart Danneville.)

Das Kapitel „La Conquête des territoires par mer“ enthält einen geschichtlichen Rückblick auf die Invasionsversuche, hauptsächlich gegen englisches Gebiet, sowie eine Erörterung der Vorbedingungen für die Ausführung einer Invasion und der bei einer Landung größeren Stils zu beobachtenden Regeln. Auch eine Zahl moderner Unternehmungen (Madagascar, Wei-hai-wei, Santiago) findet Berücksichtigung.

Sehr lesenswert ist der Abschnitt über den „Kreuzerkrieg", in dem der Verfasser zunächst aus der Geschichte nachzuweisen sucht, daß der Handelskrieg, der nicht auf der vorher erkämpften Seeherrschaft basiert, einen entscheidenden Einfluß auf das Endresultat der Kriege niemals ausgeübt hat. Ferner wird das Verfahren bei Ausübung des Kreuzerkrieges — die Verwendung eines Kreuzers, diejenige von Gruppen und Divisionen — erörtert. D. kommt zu dem Schluß, daß die Verhältnisse der Gegenwart noch ungünstiger für die Handelskriegführung sind als diejenigen früherer Jahrhunderte; daß ein wirklich erfolgreicher Handelskrieg sich erst nach Erkämpfung der Seeherrschaft führen lasse und daß der Kreuzerkrieg zu Beginn eines Seekrieges — vor Erkämpfung der Seeherrschaft — nur die Bedeutung einer Diversion haben könne, die den Gegner veranlassen soll, Teile seiner Seestreitkräfte für die Ausübung des Handelsschutzes zu detachieren.

Die Besprechung der Blockade und der Forcierung befestigter Einfahrten bringt nichts besonders Neues; den Unterseebooten scheint D. eine zu große Bedeutung beizumessen.

In dem Abschnitt „Die Hilfsmittel der Strategie" betont der Verfasser die Notwendigkeit eines bereits im Frieden vorbereiteten, wohldurchdachten Kriegsplanes sowie diejenige einer diesem Kriegsplan entsprechenden Organisation der Seestreitkräfte — nur Schiffe, die im Frieden mit voller Besatzung in Dienst gehalten werden, sind bei Beginn des Krieges vollkommen kriegsbereit. Als durchaus notwendige Vorbereitung für den Krieg werden ferner die großen Manöver bezeichnet, für die eine Anzahl interessanter Aufgaben aufgestellt wird. Dem Kriegsspiel mißt D. nur einen beschränkten Wert bei; insbesondere hält er das taktische Kriegsspiel für wertlos, denn „die Schlacht beruht ganz auf der Intelligenz der Führung".

Schließlich erfährt der Einfluß der öffentlichen Meinung auf die Kriegführung und die sich daraus ergebende Notwendigkeit einer entsprechenden Erziehung der Nation im allgemeinen und der Presse im besondern in diesem Abschnitt Berücksichtigung.

Besondere Beachtung verdient der Schlußabschnitt, der von den Schiffstypen handelt, wenn wir auch den dort geäußerten Ansichten, z. B. betreffs der Geschützkaliber des Schlachtschiffes*) und der Torpedorohre auf demselben, nicht durchweg zustimmen können. Bemerkenswert ist die Konsequenz, mit der D. auch in diesem Teil dem Gedanken Geltung verschafft, daß der Hauptwert bei dem Ausbau einer Flotte auf die zu offensivem Vorgehen befähigten Typen, das Schlachtschiff und das Hochseetorpedoboot, zu legen sei, während alles übrige — so auch die Kreuzer — nur als Beiwerk zu betrachten sei. Die detaillierten Ausführungen über die Kreuzertypen, vor allem über die Unzweckmäßigkeit des Panzerkreuzers, sind allerdings recht anfechtbar. — Den Tauchbooten mißt der Verfasser einen zu hohen Wert bei; es scheint auf absehbare Zeiten ausgeschlossen, daß dieselben die Torpedoboote ersetzen werden.

Obgleich sich über viele Punkte, die in dem neuesten Werke von D. Erwähnung finden, streiten läßt, kann dasselbe doch aufs wärmste empfohlen werden, da es fast alle zur Zeit aktuellen Fragen der Seekriegführung berührt und den Seeoffizier zum Nachdenken veranlaßt.

---

*) Die neuesten Erfahrungen und darauf basierenden Pläne sind bei der Erörterung dieses Punktes noch nicht berücksichtigt.

Rdr.





Neue Bestimmungen für die Seeoffizierprüfung in der französischen Marine.

Während bisher nur die Deckoffizier-Offizieranwärter die Seeoffizierprüfung in zwei Abschnitten ablegten, ist diese Bestimmung auch auf die aus der école polytechnique hervorgegangenen Aspirants 1. Klasse (Leutnant zur See) ausgedehnt. Sie werden mit jenen und den Aspirants 2. Klasse (Fähnrich zur See), die den 2jährigen Lehrgang der Marineschule (Borda) erfolgreich durchgemacht haben, auf dem Fähnrichsschulschiff eingeschifft, erhalten zusammen denselben Unterricht und legen nach 1 Jahr die Prüfung ab. Die aus der Marineschule hervorgegangenen Fähnrichs werden danach zu Leutnants zur See befördert, die anderen auf die in Dienst gestellten Schiffe kommandiert und legen nach weiterer 1jähriger Fahrzeit vor einer Prüfungskommission, die aus dem Major-général des Hafens, vier Stabsoffizieren des Seeoffizier- und einem des Marineingenieurkorps besteht, den zweiten Teil der Prüfung ab. Im Gesamtergebnis zählt das der ersten Prüfung mit. Die Ergebnisse der einzelnen Fächer, die durch die Zahlen 0 bis 20 bezeichnet werden, werden mit Wertzahlen multipliziert, die in Klammern hinter den hierunter folgenden Fächern gegeben sind.

1. Seemannschaft (14).

Die praktische Prüfung wird auf einem leichten Fahrzeuge, Torpedobootsjäger, Torpedoboot, abgehalten und bezieht sich auf die Leitung der üblichen Manöver, wie einen bestimmten Kurs steuern, in gegebener Peilung und Abstand von einem anderen Fahrzeug fahren, das Kurs und Geschwindigkeit gleichmäßig innehält; Einscheren in eine Richtungslinie und diese halten; in gegebener Entfernung von einem Objekt vorbeifahren; eine Boje fischen, an einer Tonne festmachen.

Die mündliche Prüfung umfaßt:

I. Ankern und Festmachen.

a) Anker und Ketten, Zusammensetzung der Ketten, marken, versehen, Kette ums Spill legen, Kette stecken.

b) Gewöhnliche Anker, altes Modell mit hölzernem und eisernem Stock, Martin-Anker, Marrel-Anker; Vor- und Nachteile der einzelnen Modelle, Wurfanker, Draggen, Stromanker, Warpanker.

c) Ankergeschirr, Katt und Fisch, Kranbalken, Fischdavide, Ankerstek, Stopper, Schäkel, Zeisings.

Leinen und Trossen von Hanf und Stahl, Unterhaltung, Aufbewahrung, Manillaleinen.

d) Ankern mit einem Anker, Vor- und Nachteile, Ankern mit Fahrt voraus und achteraus, Kette stecken, stoppen, Aufsetzen der Stopper.

e) Vermooren, sein Zweck, Begrenzung des Schwoiens. Verhüten des Unklarwerdens der Anker auf Reeden mit starker Strömung und in Flüssen. In einer gegebenen Richtung vermooren, Vorsichtsmaßregeln zu gutem Auslaufen der Ketten, Aufsetzen und Abnehmen des Mooringsschäkels.

f) Festmachen mit Trossen im Spann mit oder ohne Leine von hinten. Längs eines Kais festmachen. Ausführung des Manövers. Vorsichtsmaßregeln.

g) An einer Festmachetonne festmachen, von ihr loswerfen.

h) Haltung des Schiffes, Vorsichtsmaßregeln für schlechtes Wetter, Kette stecken, einen zweiten Anker unter stumpfen Winkel zum ersten fallen lassen, den zweiten Anker auf dem Winde liegend fallen lassen.

i) Ankerlichten, Vorsichtsmaßregeln bei starkem Stampfen, Katten und Fischen, Anker an Ort und Stelle bringen, Anker klarieren, Anker zurren, Ketten ausschäkeln.

II. Manoeuvre de force.

Schwere Gewichte ein- und ausschiffen, Vorsichtsmaßregeln, Anschlagen verschiedener Materalien. Gebrauch von Kränen, Ladebäumen, Stagtakeln.

III. Boote.

Manöver mit Dampf-, Segel- und Ruderbooten. Heißen der Boote, Vorsichtsmaßregeln, namentlich beim Einsetzen schwerer Boote im hohen Seegang. Zu Wasserbringen der Boote, Einrichtung der Rettungsboote.

IV. Straßenrecht auf See.

Lichterführung, Manöver zum Vermeiden von Zusammenstößen auf See. Besondere Abmachungen für enge Kanäle, Verhalten bei Nebel, die Manöversignale des Dampfers.

2. Signalwesen und Taktik (6).

I. Signalwesen.

Allgemeines über Tag- und Nachtsignale, ständige, halbständige und flüchtige Signale.

II. Taktik.

Erläuterung der allgemeinen Anweisungen, allgemeine Grundsätze. Erklärungen, die verschiedenen Formationen, Übergang von einer zur anderen. Grundsätze für die Aufklärung, Jagd und das Aufsuchen.

3. Führung des Schiffes (navigatorische) (10).

Praktische Vorführung der Fertigkeit im Gebrauche des Sextanten.

a) Dienst des officier des montres (Navigationsoffiziers). Journalführung, Chronometer, Standbestimmung auf dem Observatorium und direkt, Uhrvergleiche, gegenseitige Kontrolle der Chronometer. Überwachung des Steuermannjournals, gegißtes Besteck. Wahl der Gestirne und günstigen Umstände für Beobachtungen, die gebräuchlichsten Rechnungsarten, Stundenwinkel nach Pagel, Höchengleichen nach Marq St. Hilaire, geometrische Örter, Übertragung einer Meridian- oder Zirkummeridianhöhe.

b) Der Kompaß, seine Überwachung, Gebrauch der Deviationstabellen. Peilungen, Richtungslinien, Gefahrensektor, Aufgaben der terrestrischen Navigation.

c) Tiden, Gebrauch der Gezeitentafeln und der betreffenden Angaben auf Seekarten und in Segelanweisungen.

4. Schiffbau (4).

Einteilung der Schlachtschiffe. Schutz der Schwimmfähigkeit und Stabilität. Doppelboden, wasserdichte Abteilungen und ihre Bezeichnung, Schätzung ihres Inhalts. Mittel zum Bekämpfen von Lecks und Feuer.

5. Geschützwesen (9).

Den Anforderungen in diesem und dem folgenden Abschnitte liegen die Vorträge für den Zugführer, der régistre d'artillerie, ordres préalables du commandant, cahiers, carnets et planchettes du bâtiment et des sections, Handbuch des Kanoniers zugrunde, Dienstschriften, die an Bord den Kanonieren in die Hand gegeben werden.

a) Die verschiedenen Modelle der Schiffsartillerie.

b) Aufstellung der Geschütze auf Schlachtschiffen.

Türme, Kasematten, ungeschützte Geschütze. Lafetten, allgemeines über die hydraulische, elektrische und Handbedienung.

Munitionstransport, Einrichtung der Fördergänge und Maschinen, Lademaschinen, Laden mit der Hand.

c) Gefechtstätigkeit der Artillerie.

Feuerleitung, Teilung in Abschnitte, Hauptbefehlsstelle und Befehlsübermittelung, hydraulische, elektrische, Glocken-Befehlsübertragung.

Pflichten der Zugführer beim Schießen nach Kommando und bei selbständigem Feuer. Wahl der Geschoßart. Verkehr mit den Munitionsräumen.

d) Vorkehrungen zur guten Erhaltung des Pulvers. Temperaturbeobachtungen, Pulverkasten, Dienstanweisung vom 31. Dezember 1901 über die Besichtigung und Prüfung der Beständigkeit und Feuchtigkeit.

6. Leichte Artillerie (7).

Die verschiedenen Typen.

a) Organisation der leichten Artillerie, Züge, Zusammenfassung, Befehl. Pflichten des Zugführers beim Feuern nach Kommando und bei selbständigem Feuern. Wahl des Zieles und der geeigneten Geschoßart.

b) Bootsgeschütze, Landungsgeschütze.

7. Infanteriedienst (4).

a) Das Landungskorps, Landung zur Übung und zu militärischen Unternehmungen.

b) Kompagnie- und Zugschule, geschlossene und zerstreute Ordnung.

c) Schießvorschrift an Bord, Schießen an Bord und an Land.

Der Prüfling kann mit der Vorführung eines Zuges beauftragt werden.

8. Torpedowaffe (7).

a) Torpedos, Aufzählung der im Gebrauch befindlichen Modelle. Schematische Beschreibung der wesentlichen Teile des Torpedos und Auseinandersetzung ihres Zweckes und ihrer Betätigung. Füllen, Regulieren, Einsetzen in das Torpedorohr, Ablassen, Regeln des Laufes, Visiereinrichtung. Lanzieren aus Unterwasserrohren, Abweichungen und Berichtigung. Gebrauch des Obry-Apparates.

b) Seeminen. Laden, Verankern aus freier Hand und mit besonderen Vorrichtungen.

c) Spierentorpedos. Beschreibung und Gebrauch. Automatische und beabsichtigte Entzündung. Vorsichtsmaßregeln.

d) Gebrauch von Sprengpatronen und Zerstörungsmaterial.

9. Elektrizität (7).

a) Führung und Unterhaltung des Dynamos, Erprobung im Dienst, Auswechseln des Dynamos, Schaltung, Verteilungsübersicht.

b) Leitungslegung auf einem Schlachtschiffe für Kraft, Innen- und Außenbeleuchtung, Vorsichtsmaßregeln gegen Brand, Aufsuchen und Ausbessern von Schäden, besondere Vorkehrungen fürs Gefecht.

c) Einrichtung und Gebrauch der Scheinwerfer, horizontale Lampen, Fernbefehlserteilung.

d) Signal- und Positionslichter.

e) Befehlsübermittler Perruisse, System der Übertragung mit Voltometer, Telephone.

f) Akkumulatoren, Behandlung und Laden.

g) Elektrische Motoren. Allgemeine Grundsätze für Gleichstrommaschinen, in Gang setzen, Stoppen, Wechsel des Ganges und der Stromrichtung.

Elektrischer Ruderbefehlsgeber, Relaissystem, Zeichengeber, Anzeiger der Ruderlage.

Turmmotoren, Befehlsgeber und Sicherheit, Munitionsaufzüge, Ladungsträger.

10. Maschinen (10).

Einteilung der Maschinen und Kessel.

a) Bedienung und Unterhaltung der Kessel. Feuerhaltung, Anzünden, Druckhalten, Ausmachen. Die häufigsten Vorkommnisse und Abstellungsmittel. Speisung, Reinigung. Gefahr von fettigen oder salzigen Niederschlägen, Mittel gegen diese. Vorsichtsmaßregeln im Falle Dampf ausströmt oder im Falle einer Dampfexplosion in den Kesseln oder der Rohrleitung.

b) Führung der Maschine (Dreifach-Expansions-), Schmieren, Kühlen. Unterhaltung in Bewegung und vor Anker. Angehen, Umsteuern, Vermehrung oder Verminderung der Gangart. Behandlung des Oberflächenkondensators, Luftleere, Luftpumpen. Die häufigsten Vorkommnisse und Mittel, ihnen zu begegnen. Aufnahme und Analyse der Diagramme. Praktische Richtigstellung der Regulierung einer Maschine mittels einer Gleichgewichtskurve.

c) Hilfsmaschinen, Winden und Dampfspille, Servo-Motore für das Ruder.

11. Dienstvorschriften, Rollen, Verwaltung (4).

Dienst an Bord und innerer Dienst.

a) Klar Schiffe-Rolle eines Linienschiffes; als Typ ist das zu wählen, auf dem der Prüfling eingeschifft war.

b) Verwaltung des eingeschifften Personals, Beaufsichtigung der Schiffsverpflegung und der Materialien, Rechnungslegung an Bord.

Allgemeine Dienstbrauchbarkeit (20).

Das Bestehen der Prüfung berechtigt zur Beförderung zum Oberleutnant zur See mit Dienstalter vom Tage der Vollendung von 2 Jahren Seefahrzeit. Die Schüler der polytechnischen Schule behalten ihr Dienstalter, wie es nach der Abgangsprüfung von der Schule festgestellt ist, die Deckoffizier-Offizieranwärter werden nach der erhaltenen Punktzahl für sich geordnet.

M.



Die für das Jahr 1906 geplanten Indiensthaltungen der französischen Marine.

Bezeichnung und Stäbe	Linienschiffe und Küstenpanzer	Panzerkreuzer	Kreuzer	Torpedobootsjäger
Mittelmeergeschwader. 1 Geschwaderstab, 2 Divisionsstäbe. 6 Linienschiffe, 3 Panzerkreuzer, 3 Kreuzer, 6 Torpedobootsjäger.	„Suffren", „Iéna", „St. Louis", „Charlemagne", „Gaulois", {„Bouvet" (9 Mt.), {„République" (3 Mt.).	„Marseillaise", „Dupuy de Lôme", „Kléber".	„Du Chayla", „Galilée", „Lalande".	„Arc", „Mousqueton", „Dard", {„Arbalète" (5 Mt.), {„Stylet" (7 Mt.), {„Carabine" (5 Mt.), {„Mortier" (7 Mt.), {„Sarbacane" (8 Mt.), {„Carquois" (4 Mt.), „Condor" (für Kreta).
Reservedivision. 1 Divisionsstab. 3 Linienschiffe, 1 Torpedobootsjäger. (Besatzungsstand der Disponibilität.)	{„Brennus" (9 Mt.), {„Bouvet" (3 Mt.), „Charles Martel", „Hoche".	—	—	„La Hire".
Nordgeschwader. 1 Geschwaderstab, 2 Divisionsstäbe. 6 Linienschiffe und Küstenpanzer, 3 Panzerkreuzer, 1 Kreuzer, 6 Torpedobootsjäger. (Je 6 Monat volle und verminderte Besatzung.)	„Masséna", „Jauréguiberry", „Carnot", Küstenpanzer: „Henri IV.", „Bouvines", „Amiral Tréhouart".	„Léon Gambetta", „Jules Ferry", „Gloire".	„Forbin".	„Cassini", „Baliste", „Arquebuse", „Obusier (9 Mt.), {„Flamberge" (5 Mt.), {„Tromblon" (7 Mt.), {„Catapulte" (6 Mt.), {„Claymore" (6 Mt.), {„Bombarde" (8 Mt.), {„Pierrier" (4 Mt.).
Reservedivision. 1 Divisionsstab. 3 Panzerkreuzer. (Besatzungsstand der Disponibilität.)	—	„Jeanne d'Arc", „Amiral Aube", „Condé".	—	—
Geschwader des äußersten Ostens. 1 Geschwaderstab, 1 Divisionsstab. 3 Panzerkreuzer, 3 Kreuzer, 6 Torpedobootsjäger, 4 Flußkanonenboote.	Flußkanonenboote: „Argus", „Vigilante", „Olry", „Ta-Kieng".	„Montcalm", „Gueydon", „Dupetit-Thouars".	„Guichen", „Descartes", „D'Assas".	„Fronde", „Mousqueton", „Javeline", „Francisque", „Sabre", „Bélier".

Bezeichnung und Stäbe	Linienschiffe und Panzerkanonenboote	Panzerkreuzer	Kreuzer und Transportavisos	Kanonenboote	Hulks
Division von Indochina. 1 selbst. Divisionsstab. 3 Linienschiffe und Panzerkanonenboote, 2 Kreuzer und Transportavisos, 5 Kanonenboote.	„Redoutable" (Spezialreserve), Pzkbt.: „Styx", „Achéron" (beide verminderte Besatzung).	—	„Kersaint", „Manche".	„Comète", „Aspic", „Vipère", „Décidée", (a. Dienst.) „Surprise" (4 Mt.).	—
Atlantische Division. 1 selbst. Divisionsstab. 1 Panzerkreuzer, 2 Kreuzer.	—	„Dupleix".	„Jurien de la Gravière", „Troude".	—	—
Division des Stillen Weltmeeres. 1 Divisionsstab für Kapitäne z. S. 2 Kreuzer, 1 Kanonenboot, 1 Hulk.	—	—	„Catinat", „Meurthe" (3 Mt.), „Vaucluse".	„Zélée".	„Eure" (Numea).
Division des Indischen Weltmeeres. 1 Divisionsstab für Kapitäne z. S. 1 Panzerkreuzer, 2 Kreuzer, 2 Kanonenboote.	—	„Desaix".	„Infernet", „Rance".	„Capricorne" (6 Mt.), „Surprise" (8 Mt.).	—
Division von Tunesien. 1 selbst. Divisionsstab. 3 Panzerkanonenboote, 1 Transportaviso.	Kpzr. „Tempête" (Spezialreserve), Pzkbt.: „Fusée", „Mitraille" (beide Probefahrten-Besatzung).	—	Tpt. Av. „Flèche".	—	—
Division von Algier. 1 selbst. Divisionsstab. 2 Hochsee-Torpedoboote, 2 Fischereischutzfahrzeuge.	—	—	Hochs. Tpdbt.: „Mousquetaire", „Coureur", 2 Fischereischutzfhrz.	—	—
Division von Korsika. 1 Divisionsstab für Kapitäne z. S.	Siehe Torpedoflottillen und Unterseebootflottillen.				
Fischereischutz. Division von Neufundland und Island: 1 Divisionsstab für Kapitäne z. S. 2 Kreuzer. (8 Mt.)	—	—	„Chasseloup-Laubat" (8 Mt.), „Lavoisier" (8 Mt.).	—	—
Nordsee: 4 Kreuzer u. Fischereischutzfahrzeuge.	—	—	„Ibis", „Alarme", „Sentinelle", „Estafette".	—	—
Granville:	—	—	Hochs. Tpdbt. „Lancier".	—	—
Bidassoa:	—	—	Fischereischutzfhrz. „Qui vive".	—	„Javelot".
Südfrankreich und Korsika:	—	—	Fischereischutzfhrz. „Golo".	—	—
Transportdienst i. d. Heimat. (Vermind. Besatzungsstärke.)	—	—	„Drôme", „Isère".	—	—

Bezeichnung		Bezeichnung	
Vermessungsdienst.	„Chimère“ (7 Mt.), „Fourmi“ (7 Mt.).	**Lokalstation:**	
Schulschiffe.		Senegal und Westguinea 1 Fregattenkapitän	Aviso „Goëland“, Wasserprahm „Marigol“ (Dakar).
a. Seegehend:			
Fähnrichs-Schulschiff	„Duguay-Trouin“.	Guiana	Aviso „Jouffroy“.
Artillerie- u. Steuermanns-Schulschiffe	„Couronne“, „Calédonien“.	Cochinchina (auf Rechnung des Kolonialministeriums)	Kanonenschaluppen: „Caronade“ (2 Mt.), „Baïonette“, „Bouclier“, „Cimeterre“ } außer Dienst.
Torpedo-Schulschiff	Linienschiff „Magenta“.		
Lotsen-Schulschiffe	Aviso „Chamois“, Tender „Mutin“, Tender „Railleur“.	Anam und Tonkin 1 Fregattenkapitän (auf Rechnung des Kolonialministeriums)	Kanonenschaluppen: „Adour“, „Jacquin“, „Henri Rivière“, „Estoc“, „Casse-Tête“, „Berthe de Villers“, „Avalanche“. } außer Dienst.
b. Sonstige:			
Seekadetten-Schulschiffe	„Borda“, Tender „Bougainville“, Tender „Sylphe“.		
Schiffsjungen-Schulschiffe	„Bretagne“, Tender „Nissus“.	Konstantinopel	Torpedojäger „Vautour“, Aviso „Mouette“, Tender „Mascotte“.

Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen.

Bezeichnung	Stützpunkt	In Dienst	Zur Verfügung	Reserve	In Dienst
Flottillen des Ärmelkanals.					
2. Torpedobootsflottille	Dünkirchen	Tpdbtj. „Durandal“, 6 Übungsboote 1. Kl.	1 Hochs. Tpdbt., 6 Tpdbt. 1. Kl.	4 Tpdbt. 1. Kl.	—
1. Torpedobootsflottille, 1. Unterseebootsflottille	Cherbourg	Tpd. Av. „Bombe“, Hochs. Tpdbt. „Archer“, 1 Tpdbt. 1. Kl. (Lotsenschule), Hochs. Tpdbt. „Zouave“, 1 Tpdbt. 2. Kl. (Heizerschule), 6 Übungsboote 1. Kl.	Tpdbtj.: „Yatagan“, „Harpon“, 12 Tpdbt. 1. Kl.	12 Tpdbt. 1. Kl. 2 Tpdbt. 2. Kl.	Tauchboote: „Narval“, „Sirène“, „Triton“, „Silure“, „Espadon“, „Aigrette“, Unterwasserboote: „Morse“, „X“, „Z“, „Eméraude“ (9 Mt.), „Opale“ (6 Mt.), „Rubis“ (3 Mt.), „Français“ (9 Mt.), „Algérien“ (9 Mt.), 1 Tpdbt. 2. Kl.
2. Unterseebootsflottille	Calais	—	—	—	Unterwasserboote: „Français“ (3 Mt.), „Algérien“ (3 Mt.), „Gnôme“ (3 Mt.), „Lutin“ (3 Mt.).
3. Torpedobootsflottille	St. Servan	3 Übungsboote 1. Kl.	3 Tpdbt. 1. Kl.	—	—

Bezeichnung	Stützpunkt	In Dienst	Zur Verfügung	Reserve	In Dienst
Flottillen des Ozeans.					
1. Torpedoboots-flottille	Brest	Tpd. Av. „Salve“, Hochs. Tpdbt. „Tourbillon“, 1 Tpdbt. 1. Kl. (Heizerschule), Hochs. Tpdbt. „Véloce“, 1 Tpdbt. 1. Kl. (Lotsenschule), 4 Übungsboote 1. Kl., 2 Übungsboote 2. Kl.	Tpdbtj.: „Fauconneau“, „Escopette“, 6 Hochs. Tpdbt., 6 Tpdbt. 1. Kl.	3 Hochs. Tpdbt., 11 Tpdbt. 1. Kl., 4 Tpdbt. 2. Kl.	—
	Aberwrach	Hulk „Obligado“.	—	—	—
	Lézardrieux	Hulk „Rhin“.	—	—	—
Unterseebootsflottille	La Pallice	—	—	—	Unterwasserboote: „Loutre“, „Phoque“, „Gnôme“ (9 Mt.), „Lutin“ (9 Mt.).
2. Torpedoboots-flottille	Lorient	Tpd. Av. „Lance“, Hochs. Tpdbt. „Défi“ (Lotsenschule) 4 Übungsboote 1. Kl.	Tpdbtj. „Sagaie“, 8 Tpdbt. 1. Kl.	8 Tpdbt. 1. Kl., 4 Tpdbt. 2. Kl.	—
3. Torpedoboots-flottille	La Trinité	Hulk „Crocodile“.	—	—	—
	Rochefort	Tpd. Av. „Couleuvrine“, Hochs. Tpdbt. „Grondeur“, 3 Übungsboote 1. Kl.	Tpdbtj. „Epieu“, 6 Tpdbt. 1. Kl.	8 Tpdbt. 1. Kl., 1 Tpdbt. 2. Kl.	—
Mittelmeer.					
1. Torpedoboots-flottille	Toulon	Tpd. Av. „Dragonne“, 2 Tpdbt. 1. Kl. (Lotsenschule), 2 Tpdbt. 1. Kl. (Heizerschule), 4 Übungsboote 1. Kl., 2 Übungsboote 2. Kl., 2 Tpdbt. 1. Kl., 5 Tpdbt. 2. Kl., 1 Vedette f. Unterseebootsstation*)	Tpdbtj.: „Hallebarde“, „Pertuisane“, 12 Tpdbt. 1. Kl.	4 Hochs. Tpdbt., 15 Tpdbt. 1. Kl., 5 Tpdbt. 2. Kl.	—
1. Unterseeboots-flottille	Toulon	—	—	—	Unterwasserboote: „Gustave Zédé“, „Gymnote“, „Grondin“, „Anguille“, „Alose“ (9 Mt.), „Truite“ (9 Mt.), Tauchboote: „Omega“, „Gigogne“
	Port Vendres	Hulk „Faune“,	—	—	Unterwasserboote: „Souffleur“,*) „Dorade“.*)
2. Torpedoboots-flottille	Ajaccio	Tpd. Av. „Lévrier“, 6 Übungsboote 1. Kl.	Tpdbtj. „Epée“, Hochs. Tpdbt. „Chevalier“, 12 Tpdbt. 1. Kl.	—	—

*) Gehen 15. August nach Indochina.

Bezeichnung	Stützpunkt	In Dienst	Zur Verfügung	Reserve	In Dienst
Station Bonifacio	Bonifacio	Hulk „Hamelin“.	—	—	Unterwasserboote: „Alose“ (3 Mt.), „Truite“ (3 Mt.).
Station Bastia	Bastia	Hulk „Entreprenant“.	—	—	—
3. Torpedobootsflottille	Biserta	Tpdbtj. „Dunois“, 2 Hochs. Tpdbt. (Lotsenschule), 6 Übungsboote 1. Kl.	Tpdbtj. „Carabine“ (7 Mt.), 8 Hochs. Tpdbt., 8 Tpdbt. 1. Kl.	—	—
2. Unterseebootsflottille	Biserta	—	—	—	Unterwasserboote: „Farfadet“, „Korrigan“, „Castor“, „Otarie“.
4. Torpedobootsflottille	Algier	Tpdbtj. „Pique“, 4 Übungsboote 1. Kl.	1 Hochs. Tpdbt., 8 Tpdbt. 1. Kl.	—	—
Unterseebootsstation Algier	Algier	—	—	—	Unterwasserboote: „Perle“,*) „Esturgeon“.*)
5. Torpedobootsflottille	Oran	Tpd. Av. „Léger“, 6 Übungsboote 1. Kl.	Tpdbtj. „Rapière“, 8 Tpdbt. 1. Kl.	—	—
Chinesische Gewässer.					
2. Torpedobootsflottille	Hongay	Hulk „Vauban“, Tpdbtj. „Pistolet“, 3 Übungsboote 1. Kl.	3 Tpdbt. 1. Kl.	—	—
1. Torpedobootsflottille	Saigon	Tpdbtj. „Takou“, 4 Übungsboote 1. Kl., 1 Übungsboot 3. Kl., 3 Vedetten.	6 Tpdbt. 1. Kl., 4 Vedetten.	—	—
1. Unterseebootsflottille	Saigon	—	—	—	Unterwasserboote: „Protée“, „Lynx“, „Naïade“, „Ludion“.
Unterseebootsstation Tongking	Nachdue	Hulk „Vétéran“.	—	—	Unterwasserboote: „Dursin“, „Méduse“.
Indischer Ozean.					
Torpedobootsflottille	Diego Suarez	3 Übungsboote 1. Kl.	3 Tpdbt. 1. Kl.	—	—
Unterseebootsstation Diego Suarez	Diego Suarez	—	—	—	Unterwasserboote: „Bonite“, „Thon“.
Westafrika.					
Torpedobootsflottille	Dakar	3 Übungsboote 1. Kl	3 Tpdbt. 1. Kl.	—	—

Probefahrten: Unterseeboote: „Emeraude“ (3 Mt.), „Opale“ (6 Mt.), „Rubis“ (9 Mt.), „Saphir“, „Turquoise“, „Topaze“, 2 vom Guêpe-Typ (je 3 Mt.).

*) Gehen 15. August nach Indochina und werden in Algier ersetzt.

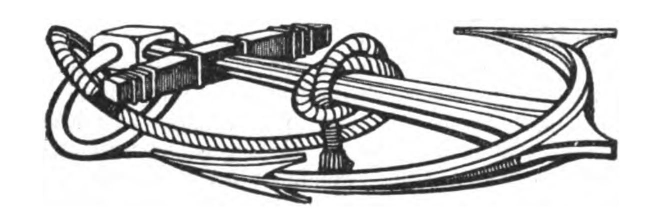
Wie aus dem Plan ersichtlich, behalten die heimischen Geschwader dieselbe Zusammensetzung wie bisher, nur tritt das erste Linienschiff des Gesetzes vom Jahre 1900 in das Mittelmeergeschwader ein und beim Nordgeschwader wird eine Reservedivision aus drei Panzerkreuzern neu gebildet.

Die Division des Stillen und die des Indischen Weltmeeres erhalten je einen Panzerkreuzer als Flaggschiff.

Bedeutend vermehrt wird die bewegliche Verteidigung; die fertig werdenden Unterseeboote werden sofort auf die Stationen verteilt. Im Mittelmeer erhält Oran bewegliche Verteidigung von Torpedobooten, Algier Unterseeboote. Indochina bekommt vier weitere, Diego Suarez neuerdings zwei Unterseeboote.

Die neuen Torpedobootsjäger werden in die Geschwader eingestellt, die dadurch frei werdenden älteren in die bewegliche Verteidigung.

M.



Literatur.

B. Weyer: **Taschenbuch der Kriegsflotten.** VI. Jahrgang, 1905. 2. Auflage, mit 359 Schiffsbildern und Skizzen. — München, J. F. Lehmanns Verlag. 4 Mark.

Daß ein solches Taschenbuch innerhalb eines halben Jahres in Deutschland vergriffen sein kann, wäre noch vor 5 Jahren undenkbar gewesen. Es beweist den zunehmenden Flotteneifer im deutschen Volke. Aber das Weyersche Taschenbuch hat solche gute Aufnahme auch vollauf verdient, denn es ist reichhaltig und zuverlässig, jeder neue Band ist fleißig durchgearbeitet, was heutzutage bei dem schnellen Anwachsen aller Kriegsflotten eine nicht leichte Sache ist. Auch diese zweite Auflage von 1905 zeigt große Unterschiede gegen die erste Ausgabe; sie ist bis Mitte Juni 1905 berichtigt. Infolgedessen sind auch die Veränderungen in den russischen und japanischen Seestreitkräften einschließlich derer in der Tsushima-Schlacht mit berücksichtigt. Sehr zweckmäßig und lehrreich ist die Zusammenstellung über die Indiensthaltungen der Seemächte. Überhaupt zeigt das Taschenbuch verschiedene anschauliche Übersichten, die auch für den Fachmann sehr wertvoll sind, z. B. bei den Stärkevergleichen der größeren Flotten: fertige Linienschiffe und Panzerkreuzer je am 1. 1. 1905 und 1. 1. 1909, wobei die gewaltigen Anstrengungen der Vereinigten Staaten im Flottenausbau scharf hervortreten. Auch der Abschnitt über Marineartillerie mit Tabellen für die Schiffsgeschütze aller Flotten ist nützlich. Unübertroffen ist die reiche Ausstattung des Taschenbuchs mit Schiffsbildern und Plänen; alle wichtigen Typen sind durch Photographien nach der Natur vertreten; das allein macht Weyers Buch auch für den Seeoffizier bei jedem Kriegsspiel usw. zu einem unentbehrlichen Handbuch. Sehr geschickt ist der Fortschritt gegen früher, unter jedes Bild die wichtigsten Angaben über das Schiff, Größe, Maschinenkraft, Schnelligkeit, Bewaffnung, Kohlen und Dampfstrecke zu setzen; das erleichtert den Gebrauch. Durch die reiche und geschickte Bilderanordnung hat sich das Taschenbuch eine der ersten Stellen in der großen Reihe von Flottenlisten erworben. Möge zukünftig dieser wertvolle Teil der Schiffsbilder mit gleicher Sorgfalt wie bisher gepflegt und weiterentwickelt werden, dann wird es dem vortrefflichen Buche nie an Freunden fehlen. Georg Wislicenus.

E. v. Normann-Friedenfels und J. Heinze: **Nautisch-technisches Wörterbuch für die Marine.** Vol. II, Part. I (AK): Englisch, Französisch, Deutsch, Italienisch. — Pola 1905, „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens". — Preis gebd. 30 Mark.

Das Erscheinen des nach englischen und französischen Stichwörtern geordneten, vor 17 Jahren von Dabovich nach deutschen und italienischen Stichwörtern geordnet herausgegebenen Wörterbuches, dem Heinze einen inzwischen nötig gewordenen Ergänzungsband folgen ließ, wird in den beteiligten Kreisen mit Freude begrüßt werden. Das bisherige Torso ist dadurch erst lebensfähig geworden, und es ist zu hoffen, daß der 2. Teil bald das ausgezeichnete Werk vollständig machen wird. M.

Handbuch zur Instruktion des technischen Personals der Kaiserlichen Marine. — Verlag von Lipsius & Tischer, Kiel 1905. — Ladenpreis 3,— Mark.

Das vorliegende Buch ist das erste seiner Art, welches für den Unterricht des Maschinenpersonals in der Kaiserlichen Marine bestimmt ist. Sein Erscheinen kann nur mit Freude begrüßt werden und entspricht einem viel gefühlten Bedürfnis.

In eingehender Weise behandelt es die für den Unterricht erforderlichen Themata in Frage- und Antwortstil. Es sind dies in erster Linie Themata technischer Art, denen

sich solche militärischer Art anschließen. Kurzen deutlichen Fragen stehen gut bearbeitete Antworten gegenüber, die den Schüler an recht sachgemäße Ausdrucksweise gewöhnen.

Wenn auch in der ersten Auflage über einige Fragen und Antworten noch Meinungsverschiedenheiten herrschen können, so ist dies bei dem großen Umfange des Stoffes leicht zu entschuldigen. Durch Einlage freier Blätter ist dem Unterrichtenden Gelegenheit geboten, solche Fragen und Antworten nach seiner besonderen Anschauung schriftlich an der richtigen Stelle anders niederzulegen. Das Buch eignet sich sowohl für alle Instrukteure als auch zum Selbstunterricht für angehende Unteroffiziere. Grühn.

Dr. J. Zenneck, Privatdozent an der Universität Straßburg: **Elektromagnetische Schwingungen und drahtlose Telegraphie.** — Stuttgart 1905. Verlag von Ferdinand Enke. — Gebd. 28 Mark.

Der Verfasser behandelt in diesem umfangreichen Werke die physikalischen Grundlagen des Gebietes der schnellen Schwingungen, welche für die drahtlose Telegraphie von Bedeutung sind. Bei der Darstellung ist er von dem Grundsatze ausgegangen, schwierige Rechnungen möglichst zu vermeiden und hierfür die Anschauung vorherrschen zu lassen. Im Anhang ist alsdann entweder die theoretische Ableitung gegeben oder es ist auf Quellen hingewiesen, so daß auch der mathematisch geschulte Leser zu seinem Recht kommt. In anschaulicher Weise sind zunächst elektrische und magnetische Felder und ihre Beziehungen zueinander behandelt. Hieran anschließend folgen die Gesetze der langsamen elektromagnetischen Schwingungen, welche in der Technik gemeinhin als Wechselströme bezeichnet werden. Es ist dies eine einfache und gute Auffassung, um dem Studierenden von vornherein den Begriff der elektromagnetischen Schwingung vertraut zu machen. Diesen langsamen Schwingungen widmet der Verfasser einen größeren Raum, als es sonst in physikalischen Lehrbüchern der Fall ist. In eingehender Weise werden dann die schnellen Schwingungen und die drahtlose Telegraphie behandelt. Hier findet auch der Techniker Stoff genug, seine Kenntnisse der Gesetze der Schwingungen zu bereichern. Durch zahlreiche Figuren und Angabe von Experimenten ist der Anschauung Rechnung getragen. Ein sorgfältig aufgestelltes Inhaltsverzeichnis und der Hinweis im Text auf die entsprechenden Vorgänge erleichtern den Gebrauch des Buches.

Zur Zeit ist das Werk wohl das ausführlichste, welches über drahtlose Telegraphie erschienen ist. Es kann dem Studierenden, dem Lehrer und dem Ingenieur in jeder Beziehung empfohlen werden. Grühn.

Deutschland in der Welt voran? Zwanglose Betrachtungen zur Flottenfrage von Graf E. Reventlow. — Verlag von Boll & Pickardt, Berlin. — Preis 1 Mark.

Der neuen Schrift des Grafen Reventlow müssen wir das gleiche Geleitwort mitgeben wie Erdmanns „Frei die See" im Dezemberheft des Jahrgangs 1904. Seite 1429; auch Graf Reventlow ist in seinen Schriften, da er außerhalb der amtlichen Verantwortung steht, mehr „ein warmherziger Patriot als ein mit allen entgegenstehenden Schwierigkeiten vertrauter Fachmann", wobei wir selbstverständlich den Fachmann nicht im militärisch-technischen Sinne, sondern nur dahin verstanden wissen wollen, daß dem Herrn Verfasser eben nicht die durch die amtlichen Rücksichten und die politischen Verhältnisse, wie sie tatsächlich liegen, gegebenen Grenzen gezogen sind. Den außenstehenden Mitarbeitern in der Flottenfrage können wir nur dankbar sein, wenn sie dem größeren Publikum die Schwere dieser Rücksichten und das Unerfreuliche in unseren politischen Verhältnissen in scharf beleuchteten Spiegelbildern vor Augen führen. In diesem Sinne wünschen wir der Schrift des Grafen Reventlow einen ausgedehnten Leserkreis.

Der Ferbersche **Leitfaden für den Unterricht in Dienstkenntnis** ist in fünfter, neu bearbeiteter Auflage bei E. S. Mittler & Sohn neu erschienen. — Preis 4,40 Mark, gebunden 4,80 Mark. — Diese auf Veranlassung der Inspektion des Bildungs-

wesens herausgegebene Darstellung der Organisation und des Dienstbetriebes der Marine ist durch mehrjährigen Gebrauch bewährt und in anerkennenswerter Weise bemüht, mit der fortschreitenden Entwicklung und Umwälzung Schritt zu halten, doch scheint diese hier und da zu schnell zu gehen, denn in einigen Beziehungen finden sich in der Neuauflage veraltete Angaben. Die staatsrechtliche Einleitung können wir auch jetzt noch nicht als einwandfrei anerkennen.

Die Wehrfähigkeit zweier Generationen mit Rücksicht auf Herkunft und Beruf. Von Dr. Walter Abelsdorff. — Verlag von Georg Reimer, Berlin. — Preis 2 Mark.

Mit seiner Untersuchung betritt Verfasser, wie er selbst es ausdrückt, „den heißen Boden sozialstatistischen Neulandes", der Wert seiner Untersuchungen wird auch noch dadurch beeinflußt, daß die größere Präsenzziffer des heutigen Heeres zu einer schärferen Heranziehung des Rekrutenmaterials nötigt, so daß der Soldat von heute hinter dem früheren durchschnittlich körperlich zurücksteht, und außerdem dadurch, daß bei der Berufswahl naturgemäß der gegebenen bzw. ererbten Körperbeschaffenheit in gewissem Sinne Rechnung getragen wird. Gleichwohl darf Verfasser aus seinen sehr beachtenswerten Untersuchungen den Schluß ziehen: „daß die relative Tauglichkeit der landgeborenen Bevölkerung überall die der Großstädter übertrifft", ein Faktum, dessen mahnender Inhalt bei der Verfolgung unserer wirtschaftlichen und politischen Entwicklung nicht übersehen werden sollte.

Norwegen und die Union mit Schweden. Von Fridtjof Nansen. — Leipzig. F. A. Brockhaus.

Unter den größeren Ereignissen, die zur Zeit die Welt bewegen, kaum erwartet und beachtet, kam die plötzliche Auflösung der Union zwischen Schweden und Norwegen, der seinerzeit der „Fram"-Besatzung noch Erinnerungsfeste gewidmet hatte. Immerhin bleibt es Pflicht des politisch Gebildeten, sich auch über dieses Ereignis und seine etwaige weitere Bedeutung eine Vorstellung zu schaffen, und deshalb war es sehr dankenswert, daß der einstige Führer der „Fram" in der vorliegenden kleinen Schrift die Geschichte der Union, das, was sie während ihres Bestehens geleistet, und die Gründe, die auf ihre Auflösung hindrängten, zur Darstellung brachte. Ohne daß man deswegen Fridtjof Nansens begreifliche Parteinahme sich zu eigen macht, wird man doch seine klare Darstellung der obwaltenden Verhältnisse mit Nutzen lesen können.

Sprengmittel und Sprengarbeit beim Bau des Simplontunnels. Vortrag gehalten im Polytechniker- und Ingenieurverein von Bruno Zschokke, Privatdozent am eidgenössischen Polytechnikum Zürich. — Verlag von E. Speidel, Zürich. — Preis 2 Mark.

Was in der kleinen Schrift zu finden, besagt der Titel; fügen wir hinzu, daß der Text mit einer großen Anzahl gut erläuterter Abbildungen durchsetzt ist, die auch dem Nichtfachmann den Gegenstand verständlich machen, und erwähnen wir noch die Tabelle Seite 46, welche die gewaltigen Fortschritte der Bohrtechnik seit dem Bau des Mont Cenis-Tunnels 1857 bis 1870 erkennen läßt, so glauben wir unserer Referentenpflicht gegenüber dieser interessanten Arbeit genügt zu haben.

Der Strandwanderer. Die wichtigsten Strandpflanzen, Meeresalgen und Seetiere der Nord- und Ostsee. 265 farbige Abbildungen auf 24 lithograph. Tafeln nebst erklärendem Text von Dr. P. Kuckuck, Kustos an der Königl. Biolog. Anstalt auf Helgoland. — J. F. Lehmanns Verlag in München. — Preis gebunden 6 Mark.

Als Johannes Trojan in Weichselmünde auf Festung war, vergnügte er sich damit, die Pflanzen auf dem Wall, im nassen Graben und beim Urlaub am Strande

botanisch zu bestimmen; dem blauen Eryngium, „das leider an der Ostsee in der Nähe der größeren Badeorte fast ganz ausgerottet ist“, widmete er sogar ein höchst stimmungsvolles Liedchen. — Wie wenige von uns sind bei dem traurigen Naturgeschichtsunterricht unserer höheren Schulen zu solchem Zeitvertreib imstande? Unter diesen Umständen ist das oben bezeichnete Buch ein überaus dankenswertes Unternehmen, und es wird nicht nur den Kindern, sondern auch den Erwachsenen für die Muße der Sommerfrische am Strande in hohem Maße willkommen sein. Der Preis wird durch die ganz vortrefflichen Abbildungen voll gerechtfertigt.

Mit Kamera und Feder durch die Welt. Schilderungen von Land und Leuten nach eigenen Reiseerlebnissen von Oswald Schroeder. I. Norwegen. II. Ägypten, das Land der Pyramiden. Mit zahlreichen photographischen, handkolorierten Vollbildern und Handzeichnungen. — Leipzig. Wanderer-Verlag, G. m. b. H. — Preis je 6 Mark.

Die vorbezeichneten Bücher verdanken ihre Entstehung dem Umstande, daß die üblichen Fremdenführer neben Hotels und Verkehrsgelegenheiten die Sehenswürdigkeiten nur in trockner Folge aufzählen und damit dem Reisenden, von dem Lande, das er besuchen will, nur eine sehr unvollständige Vorstellung geben. Zweifelsohne war deshalb der Gedanke richtig, das Reisehandbuch mit anlockenden Bildern auszugestalten und den Leser in der Form einer Reisebeschreibung zu den Sehenswürdigkeiten hinzuführen. Kommen dann außerdem die Hotels durch die Anführung der dort gebotenen Aufnahme und die Verkehrsgelegenheiten durch die Schilderung der Annehmlichkeiten oder Unbequemlichkeiten, die damit verbunden sind, zu ihrem Rechte, so wird man einen solchen Fremdenführer als wesentlichen Fortschritt bezeichnen dürfen. Verfasser machte mit dem Lande der Mitternachtsonne einen ersten Versuch, er ist in der Lage, in der Vorrede des zweiten Bändchens diesen Versuch als wohlgeglückt zu bezeichnen, da sein Buch beim Publikum die freundlichste Aufnahme gefunden hat. Auch wir dürfen nach Durchsicht die Bücher nach Text und Bilderschmuck als sehr empfehlenswert bezeichnen. — Der Seeoffizier besucht fremde Länder zumeist nicht als Tourist, aber gerade ihm wird bei dem nur kurzen Landaufenthalt ein Führer in dieser Form willkommen sein, wir möchten daher diese Bücher als wertvolle Bereicherung der Schiffsbibliotheken bezeichnen. Über die Fortsetzung der „Wanderer“-Publikationen hoffen wir seinerzeit berichten zu können.

Madagascar. Histoire, Organisation, Colonisation par André You, Sous-directeur au ministère des colonies. Préface de M. Albert Decrais. Introduction de M. le général Gallieni. — Berger-Levrault et Cie., Editeurs. Paris. — Prix de vente 12 fr.

Ein unendlich fleißiges Werk von 631 Seiten Stärke, zu dessen Abfassung, wie die Vorrede betont, Herr André You neben seinen Pflichten im Kolonialdepartement und in der Kolonialschule sich die Muße genommen hat. Das Werk bringt neben einer guten Übersichtskarte und einem kürzeren Überblick über Geographie und Etnographie des Landes die Geschichte seiner Besitzergreifung und die Einrichtung der nunmehrigen kolonialen Verfassung. Sodann geht es über zur Darstellung der Verwaltung, an der die Franzosen, die Eingeborenen und die einzelnen kommunalen Gemeinwesen beteiligt sind. Nachdem sämtliche Zweige dieser Verwaltung durchgesprochen und endlich auch noch die militärischen — in maritimer Hinsicht sehr bescheidenen — Hilfsmittel erörtert sind, schließt dieser Abschnitt. Der dritte Teil behandelt die kolonialen Arbeiten zur Erschließung des Landes, an dem insbesondere die weiten Waldgebiete von hohem Werte sind, während der Ackerbau alle Erzeugnisse des Tropenklimas hervorbringt.

Wie die kurze Inhaltsübersicht erkennen läßt, ist das Buch nicht eigentlich zur Lektüre bestimmt, sondern ein Lehr- und Nachschlagebuch, das gewiß in Frankreich einem eifrigen Studium unterworfen werden wird, aber auch für uns, insbesondere zur An-

stellung von Vergleichen und zur Gewinnung von Anregungen von hohem Wert ist. Es ist uns nicht bekannt, daß unseren Kolonien bereits derartige eingehende, durch den Buchhandel zugängliche Darstellungen gewidmet worden sind.

Lehr- und Lesebuch der Geschichte für die unteren Klassen des Königlich Preußischen Kadettenkorps. Neu bearbeitet von Dr. Rudolf Stenzler und Dr. Franz Lindner. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 2 Mark.

Das vorstehend bezeichnete Lesebuch besteht aus zwei Teilen, nämlich: „Lebensbilder der Hohenzollern von 1415 bis auf die Gegenwart" und „Lebensbilder aus der deutschen Geschichte bis zum Ausgang des Dreißigjährigen Krieges". Es würde unseres Dafürhaltens auch für unsere Mannschaftsbibliotheken einen guten Zuwachs bilden.

Flugschriften des Alldeutschen Verbandes:

Heft 20: **Nationale Forderungen und Pflichten.** Von E. v. Liebert.

Heft 21: **Deutsch-Südwestafrika jetzt und später.** Von Dr. Joachim Graf v. Pfeil. — München. J. F. Lehmanns Verlag. — Preis je 40 Pfennig.

Die beiden vorgenannten Flugschriften, die gewiß höchst aktuelle Themata behandeln, verdanken ihre Entstehung wahrscheinlich der inzwischen abgehaltenen Tagung des alldeutschen Verbandes. Wir haben sie durchgesehen und stehen nicht an, sie als recht lesenswert zu bezeichnen.

Über **„Die Lohnsysteme der Marineverwaltung und Versuche zu ihrer Fortentwicklung"** ist in Berlin bei Wilhelm Hachmann eine von Geh. Admiralitätsrat Harms unter Mitwirkung des Gewerbeassessors Dr. Braun bearbeitete Denkschrift veröffentlicht worden, die insbesondere das sogenannte Prämienlohnsystem einer eingehenden Betrachtung unterzieht und dessen Verhältnis zum Akkordlohnsystem erörtert. Der Laie wird der Denkschrift entnehmen, daß wohl kaum auf irgend einem Gebiet mehr mit unverstandenen Schlagworten gearbeitet wird, als bei der Betrachtung und Bewertung der Lohnsysteme. Das Verständnis dieser schwierigen und sozialpolitisch so wichtigen Frage hat ein vorangegangenes sehr eingehendes Studium zur Voraussetzung.

Hillgers illustrierte Volksbücher: „Die deutsche Flotte und ihre Aufgaben" von Graf E. Reventlow. — Preis des Bändchens 30 Pfennige.

Alle Aufklärungsarbeit für die großen Interessen unseres Vaterlandes ist vergebens, wenn es nicht gelingt, sie in die breiten Massen zu tragen und ihnen glaubhaft zu machen, daß dabei „ihre Sache" verhandelt wird — tua res agitur. — Bei einem Büchelchen für 30 Pfennige ist die erste und wichtigste Voraussetzung für eine Massenvertreibung vorhanden, Graf Reventlow ist auch der geeignete Mann, zum „kleinen Mann" zu sprechen und ihm seinen Gegenstand eindringlich vorzutragen. Nun handelt es sich nur noch darum, die Sache in die Hand zu nehmen, um für die notwendige Verbreitung des kleinen Büchelchens zu sorgen.

Die deutschen Schutzgebiete und ihr wirtschaftlicher Wert. Abriß der deutschen Kolonialgeschichte, Beschreibung der deutschen Kolonien und Untersuchung ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Von A. Seidel, früher Direktor der Deutschen Kolonialgesellschaft. — Berlin. Alexander Duncker. — Preis 1,50 Mark.

Eine gut geschriebene Schrift von 107 Seiten Stärke kann auch in unserer mit Lesestoff so sehr überlasteten Zeit dem Leserkreise zugemutet werden, dem es auf Belehrung und nicht nur auf Unterhaltung ankommt. Die von Direktor Seidel bearbeitete Frage erscheint auch wahrlich wichtig genug, das Interesse des großen Publikums in Anspruch zu nehmen, das trotz zahlreicher, mit Illustrationen und Karten reich aus-

gestatteter Publikationen von unseren Schutzgebieten und insbesondere von deren wirtschaftlicher Bedeutung nur eine sehr unvollständige Vorstellung hat. Daß die wirtschaftliche Ernte eines überseeischen Schutzgebietes zu ihrer Reife ein Menschenalter und mehr beansprucht, ist vor allem ein Satz, für den unserer rasch dahinlebenden Zeit zumeist das Verständnis abgeht; so darf als ein Verdienst der Seidelschen Schrift bezeichnet werden, daß sie — übrigens streng objektiv und von jeder Schönfärberei weit entfernt — ehrlich bestrebt ist, das wünschenswerte Verständnis für unsere koloniale Arbeit in weitere Schichten zu tragen.

Drahtlose Telegraphie und Neutralität. Von Dr. Franz Scholz, Gerichtsassessor im Reichs-Postamt. — Berlin 1905. Verlag von Franz Vahlen. — Preis 1,40 Mark.

Verfasser hat sich die Betrachtung der völkerrechtlichen Fragen zur besonderen Aufgabe gestellt, welche durch die moderne Entwicklung der Technik in die Erscheinung getreten sind. Seiner letzten Schrift auf diesem Gebiete „Krieg und Seekabel“ widmeten wir im Jahrgang 1904, Seite 619, eine Besprechung. Welche enorme Bedeutung der drahtlosen Telegraphie in der modernen Seekriegführung zukommt, beweisen u. a. die letzten Stunden vor der Schlacht in der Korea-Straße; es ist daher gewiß ein sehr verdienstliches Unternehmen, klarzustellen, inwieweit der Neutrale, indem er sich dieser neuesten Möglichkeit der Nachrichtenübermittlung bedient, damit in Gefahr gerät, in die Interessensphäre der Kriegführenden einzugreifen, und wie weit wiederum diese zu gehen berechtigt sind, um den friedlichen Gebrauch der Funkentelegraphie zu stören, wenn sie davon einen Nachteil für sich befürchten dürfen. Der Herr Verfasser hat sein Thema mit gewohnter Schärfe angefaßt und insbesondere die Ereignisse des russisch-japanischen Krieges zur Klärung seiner Thesen herangezogen. Wie überall, so wird sicher auch hier die kriegerische Notwendigkeit, verkörpert in der Entschließung einzelner Befehlshaber, vor völkerrechtlichen Sätzen nicht haltmachen, gleichwohl ist es wünschenswert, daß sie Gelegenheit nehmen, über die Begründung dieser Sätze sich Klarheit zu verschaffen, und aus diesem Gesichtspunkte möchten wir die Durchsicht der neuesten Scholzschen Arbeit unserem Leserkreise dringend anempfehlen.

Eine lustige Orientfahrt. Von Victor Laverrenz. Mit Originalzeichnungen und zahlreichen photographischen Aufnahmen. — Leipzig 1905, bei Friedrich Kirchner.

Der unseren Lesern auch aus ernsteren Gegenständen wohlbekannte Verfasser schildert seinen Lesern eine Frühjahrsreise nach dem Orient, der Krim und dem Kaukasus, die er an Bord der Lustyacht „Prinzessin Victoria Louise“ von der Hamburg—Amerika-Linie in vergnügter Gesellschaft mitmachte. Den Wechsel der vorüberziehenden Bilder belebt er mit gutem Humor durch Schilderungen aus dem Bordleben und kleiner Ereignisse der Reise. Vielleicht ist das Buch sogar ernster gemeint und Verfasser will uns vor Augen führen, wie der Kulturmensch überall hin seine Vorurteile und den Ballast seiner lieben Eitelkeit mitschleppt, und wie wenige es verstehen, der Freude des Augenblicks hingegeben, dessen Schönheit ohne Vorbehalt auszukosten. Alles in allem ist es eine harmlose Lektüre für die Reise oder für eine nachmittägliche Mußestunde.

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Behrmann, M. Th. S.: Hinter den Kulissen des mandschurischen Kriegstheaters. — Berlin 1905. C. A. Schwetschke & Sohn. — 4,00 Mark.

* Berté, Dr., E.: L'hygiène à bord des bateaux-cables. — Paris 1905. F. R. de Rudeval. — 2,40 Mark.

* Callwell, C. E.: Military operations and maritime preponderance, their relations and interdependence. — London 1905. W. Blackwoods & Sons. — 10 sh.

* Commandant D***: La guerre commerciale. — Paris 1905. R. Chapelot & Co. — 2,40 Mark.

Deutscher Kolonialatlas mit Jahrbuch. — Berlin 1905. D. Reimer. — 0,60 Mark.

* Duchemin: Les troupes coloniales et la défense des colonies. — Paris 1905. R. Chapelot & Co. — 3,20 Mark.

Fridtjof Nansen: Norwegen und die Union mit Schweden. — Leipzig 1905. F. A. Brockhaus. — 1,00 Mark.

Gonnaud, P.: La colonisation hollandaise à Java. — Paris 1905. A. Challamel. — 8,00 Mark.

Güldner, H.: Das Entwerfen und Berechnen der Verbrennungsmotoren. 2. Auflage. — Berlin 1905. J. Springer. — 24,00 Mark.

* Hamburger Ruderbuch. — Hamburg 1905. J. F. Richter. — 1,50 Mark.

* Hancock, H. J.: Dschiu-Dschitsu. Die Quelle japanischer Kraft. Methodische Körperstählung und athletische Kunstgriffe der Japaner. — Stuttgart 1905. J. Hoffmann. — 5,00 Mark.

Hartmann, C.: Die gesetzlichen Bestimmungen, betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Schiffsdampfkessel. 4. Auflage. — Hamburg 1905. Eckardt & Meßtorff — 1,50 Mark.

* Heinrich XXXIII. Prinz Reuß j. L.: Der britische Imperialismus. — Berlin 1905. O. Häring. — 4,00 Mark.

Hildebrandt, Dr.: Die Verwundungen durch die modernen Kriegsfeuerwaffen. 1. Teil. — Berlin 1905. A. Hirschwald. — 8,00 Mark.

Holme, R. H.: Horatio Nelson. — London 1905. W. Scott. — 2 s. 6 d.

* Hübner, M.: Militärische und militärgeographische Betrachtungen über Marokko. — Berlin 1905. D. Reimer. — 2,00 Mark.

Kunz: Die kriegerischen Ereignisse in den deutschen Kolonien im Jahre 1904. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 1,00 Mark.

Lyne, R. N.: Zanzibar in contemporary times. — London 1905. Hurst & Blackett. — 7 s. 6 d.

* Marshall, P.: Model sailing yachts. — London 1905. P. Marshall & Co. — 1 s.

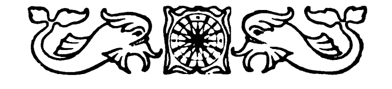
Mazotto, D.: La télégraphie sans fil. — Paris 1905. Ch. Dunod. — 10,00 Mark.

Mérignhac, A.: Traité de droit public international. Tome I. — Paris 1905. F. Pichon. — 8,00 Mark.

Pollock, D.: The shipbuilding industry, its history, practice, science and finance. — London 1905. Methuen & Co. — 2 s. 6 d.

* Stein, W.: Die Hansa in England. Ein hansisch-englischer Seekrieg im 15. Jahrhundert. — Leipzig 1905. Duncker & Humblot. — 1,00 Mark.

Wegmann, Dr., F.: Der ostasiatische Krieg und das Völkerrecht. — Frauenfeld 1905. Huber & Co. — 1,20 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Die Einführung der Dampfturbinen als Schiffsmaschinen. (P., Nr. 818.)
United States battleship »South Carolina« and »Michigan«. (N. G. vom 8. 6. 05.)
Hibernia launched at Devonport. (N. M. R. vom 22. 6. 05.)
H. M. Cruiser »Achilles«. (E. vom 23. 6. 05.)
Japans hospital for ships. (Ebenda.)
First turbine-propelled battleship. (Eg. vom 23. 6. 05.)
Croiseurs-éclaireurs américains. (Y., Nr. 1424 vom 24. 6. 05.)
H. M. S. »Skirmisher« one of the new scout class. (S. W. vom 21. 6. 05.)
Das Hochsee-Linienschiff. (S., Jahrg. 6, Nr. 18, 19.)
Stapelläufe von deutschen und britischen Werften Mai 1905. (H., 1905, Nr. 26.)
Das Schlachtschiff „Virginia". (Z., 1905, Nr. 26.)
Progress of warships and machinery building in England. (E. vom 30. 6. 05.)
New marine type boiler. (Ebenda.)
The Japanese battleship »Katori«. (E. vom 7. 7. 05; Eg. vom 30. 6., 7. 7. 05; Y., Nr. 1427 vom 15. 7. 05.)
H. M. Scout »Pathfinder«. (Ebenda.)
The warships of the future. (S. A. vom 24. 6. 05.)
The new U. S. A. Scouts. (S. W. vom 28. 6. 05.)
Trial trip of the »Chattanooga«. (M. E., Vol. X, Nr. 2.)
French armored cruiser »Dupleix«. (Ebenda.)
French cruiser »Léon Gambetta«. (E. vom 7. 7. 05.)
Armoured destroyers. (Ebenda.)
A correction to be applied to the course of a twin-screw vessel when using but one screw. (P. N. I., Juni 1905.)
Vom neuesten Panzerkreuzertyp. (N. M. B. vom 9. 7. 05.)
Motor boats. (M. E., Juli 1905.)
Laws of variation of resistance of ships. (Ebenda.)
Bulkhead construction on warships. (Ebenda.)
Japanese battleship »Kashima«. (Ebenda.)
The armored cruiser »Cochrane«. (Ebenda.)
Steam trial of H. M. S. »Foresight«. (Eg. vom 14. 7. 05.)
Neuere Kesselanlagen mit Niclausse-Kesseln. (S., Jahrg. 6, Nr. 19.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Die Drahtkanonen der englischen Marine und ihre Vorgeschichte. (S., Jahrg. 6, Nr. 18.)
Schrapnell und Schutzschild. (K. T., 1905, Nr 6.)
Proper organization for artillery. (A. N. J. vom 24. 6. 05.)
The Semi-Globular naval battery. (N. G. vom 17. 11. 04.)
Schwere und mittlere Schiffsartillerie. (N. M. B. vom 9. 7. 05.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Submarines. (S. A. Suppl. vom 10. 6. 05.)
Sous-marins anglais et sous-marins français. (A. Ma., 1905, Nr. 12.)
The submarine disaster. (A. N. G. vom 24. 6. 05; N. M. R. vom 29. 6. 05; Y., Nr. 1424 vom 24. 6. 05; E. vom 23. 6. 05.)
Japanese torpedo-boat destroyer »Sasanami«. (E. vom 23. 6. 05.)

The design of torpedo-boat destroyers. (Eg. vom 23. 6. 05.)
New submarines for the British navy. (S. A. vom 17. 6. 05.)
Salvage gear for submarines. (E. vom 30. 6. 05.)
Les mines sous-marines Russes et Japonaises. (Y., Nr. 1425 vom 1. 7. 05.)
The future of submarine mines. (U. S. M., Juli 1905.)
The submarine as an enemy. (P. N. I., Juni 1905.)
Submarines: a suggestion. (N. M. R. vom 13. 7. 05.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Befestigungen von Lissabon. (M. W., 1905, Nr. 78.)
Die Festung Port Arthur. (K. T., 1905, Nr. 6.)

Maritime und militärische Fragen.

Der russisch-japanische Krieg. (O. L., 1905, Nr. 19, 20, 21, 22; S. A. vom 10. 6. 05; M. F., Mai/Juni 1905; N. M. B. vom 17. 6., 24. 6. 05; A. B., 1905, Nr. 23, 24, 25, 26, 27; A. N. J. vom 10. 6., 17. 6. 05; Q. vom 16. 5., 1. 6., 15. 6. 05; Ri. M., Juni 1905; M. W., 1905, Nr. 76, 79; A. Ma., 1905, Nr. 12; A. N. G. vom 24. 6., 1. 7., 15. 7. 05; M. d. F., 1905, Nr. 25, 27, 28; D. A., 1905, Nr. 25, 26; M. S., 1905, Nr. 7; U. S. M., Juli 1905; J. A. M., Juli 1905.)
Une ligne du progrès naval. (M. F., Mai/Juni 1905.)
Le recrutement et l'avancement du personnel de la flotte. (Q. N. vom 10. 6. 05.)
La question de la vitesse pour les navires du combat. (Q. vom 16. 5. 05.)
Torpedo operations in the late battle. (Eg. vom 23. 6. 05.)
Lessons of Japan's sea fight. (A. N. J. vom 17. 6. 05.)
Das taktische Zusammenwirken zwischen Heer und Flotte. (M. S., 1905, Nr. 7.)
Entwicklung der deutschen Kriegsmarine in ihrer Bedeutung für den deutschen Schiffbau. (S., Jahrg. 6, Nr. 18, 19.)
Geheimhaltung und Kriegslist bei den Japanern. (M. W., 1905, Nr. 78.)
Mußte Rojestvenski nach Wladiwostok? Eine seestrategische Studie. (U., Jahrg. 7, Nr. 21.)
Landesverteidigungsfrage in Dänemark. (M. W., 1905, Nr. 79.)
L'utilisation des gardes-côtes et croiseurs cuirassés de la réserve normale. (M. d. F., 1905, Nr. 26.)
Nos flottilles de défense mobile en 1906. (Y., Nr. 1425 vom 1. 7. 05.)
Breve estudio sobre cruceros. (Re. G. M., Juni 1905.)
Degree of completion of vessels of U. S. Navy. (N. G. vom 15. 6. 05.)
The Japanese Trafalgar. By Admiral Fremantle. (U. S. M., Juli 1905.)
Zur Kenntnis des Kriegsschauplatzes in Asien. Formosa und Sachalin. (D. M., Juli 1905.)
Udviklingen af kampskibet i den nyere tid. (T. f. S., Juli 1905.)
Zur Frage des Kreuzerkrieges. (M. Sb., Mai 1905.)
Oyamas Taktik vor und in der Schlacht bei Mukden. (M. W., 1905, Nr. 82.)
Die Vernichtung der russischen Flotte im Japanischen Meere. (D. A., 1905, Nr. 23.)
Éclaireurs d'escadre. (M. d. F., 1905, Nr. 27.)
L'esprit des manoeuvres. (Ebenda.)
Les grandes manoeuvres navales (Y., Nr. 1426 vom 8. 7. 05; M. d. F., 1905, Nr. 28.)
Desertion from the navy. (P. N. I., Juni 1905.)
Promotion, present and prospective. (Ebenda.)
The manning of modern fleets. (N. M. R. vom 13. 7. 05.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

La défense de l'empire britannique et le danger allemand. (M. F., Mai/Juni 1905.)

La question du nouveau programme de flotte. (Q. N. vom 10. 6. 05.)
The new naval situation. (N. M. R. vom 22. 6. 05.)
The Russian view. (A. N. J. vom 17. 6. 05.)
Das englische Marinebudget 1905/06. (M. S., 1905, Nr. 7.)
La marine au parlament. (M. d. F., 1905, Nr. 26, 27, 28.)
Die italienische Flottenvorlage. (I. R. A. F., Juli 1905.)
The navy estimates and the new policy. (S. W. vom 5. 7. 05; N. M. R. vom 6. 7. 05.)
Naval policy. (N. M. R. vom 6. 7. 05.)
The entente cordiale. (N. M. R. vom 13. 7. 05.)

Bildungswesen.

Comparison between Continental and English methods of military education. (J. U. S. I., Juni 1905.)
The torpedo-school of the navy. (N. M. R. vom 29. 6. 05.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Floating dry docks in many navies. (N. G. vom 8. 6. 05.)
Shipyards versus dockyards. (N. M. R. vom 6. 7. 05.)
The Cavite floating dock. (S. A. Suppl. vom 1. 7. 05.)

Sanitätswesen.

Gelbfiebermücken an Bord. (S. T. H., 1905, Nr. 7.)
Die Tsetsen. (Ebenda.)
L'hygiène navale à bord du croiseur cuirassé »Marseillaise«. (A. M. N., 1905, Nr. 5.)
Les secours aux blessés dans les guerres maritimes. (Ebenda.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Reform in administrative methods. (A. N. J. vom 24. 6. 05.)
The truth about naval administration. (P. N. I., Juni 1905.)

Rechtsfragen.

An exemple of American neutrality. (A. N. J. vom 10. 6. 05.)
La neutralité de la France en Extrême-Orient. (Q. vom 16. 5. 05.)
International maritime law. (S. W. vom 21. 6. 05.)
La neutralité dans les guerres maritimes. (Q. vom 1. 6. 05.)

Koloniale Fragen.

Die Eingeborenenfrage in Südafrika. (D. K., 1905, Nr. 13.)
Kolonialrat. (Ebenda.)
Die Siedlungsgesellschaft für Deutsch-Südwestafrika. (D. K. Z., 1905, Nr. 27.)
Der Aufstand in Südwestafrika. (U., Jahrg. 7, Nr. 22.)
Zur Lage in Südwest- und Südafrika. (D. K. Z., 1905, Nr. 28.)

Geschichtliches.

Das Seekriegswesen zur Zeit des englisch-holländischen Krieges. (M. Sb., Mai 1905.)
Lion-Hearted Flusser. A naval hero of the civil war. (P. N. I., Juni 1905.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

The finish of the ocean yacht race. (S. A. vom 10. 6. 05.)
Wetterkunde für den Yachtsmann. (D. Y., Jahrg. 1, Nr. 23/24; Jahrg. 2, Nr. 1.)
Die Kieler Woche. (Ebenda.)

Entwurf einer Schoneryacht von 32 Segellängen. (S., Jahrg. 6, Nr. 18, 19.)
Stabilität und Winddruck. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 1.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Die Sicherung von Schiffen gegen Untergang vermittels elektrisch betriebener Türen und Luken. (E. A., 1905, Nr. 50.)
Ein Wasserlicht. (M. S. V., 1905, Nr. 6.)
Experiencias de telegrafia sin hilos á bordo de »Pelayo« y »Extremadura«. (Re. G. M., Juni 1905.)
Einiges über Schiffselektrotechnik. (G. A. vom 1. 7. 05.)
I problemi attuali della radiotelegrafia. (Ri. M., Juni 1905.)

Nautische Fragen.

Leuchttürme. (D. F., 1905, Nr. 6.)
Universal-Meßinstrumente für geodätische, Militär- und Marinezwecke. (M. S., 1905, Nr. 7.)
Die Entstehung der Sonnenflecken und Protuberanzen. (Ebenda.)
The United States naval observatory eclipse expedition. (S. A. vom 24. 6. 05.)
Behrsche Nachtsignale. (A. S. Z., 1905, Nr. 26.)
Himmellegernernes mindste Azimutforandring. (T. f. S., Juli 1905.)
Hydrologische Untersuchungen im europäischen Eismeer. (A. H., 1905, Nr. 7.)
Eisverhältnisse an den deutschen Küsten 1904/05. (Ebenda.)
Der Golfstrom vom 10. Mai bis zum 10. Juni 1904. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Le contrôle des compagnies maritimes subventionnées. (M. F., Mai/Juni 1905.)
Marine marchande espagnole. (Ebenda.)
Entwicklung der japanischen Handelsflotte. (A. S. Z., 1905, Nr. 23; O., Juni 1905.)
Schiffahrt und Reederei von Bremen. (H., 1905, Nr. 25.)
Zur Lage der deutschen Segelschiffsreederei. (Ebenda.)
The turbine-driven Isle of Man steamer »Viking«. (Eg. vom 30. 6. 05.)
The American merchant marine. (M. E., Vol. X, Nr. 2.)
Der Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe am 1. Januar 1904. (H., 1905, Nr. 27, 28.)
Sir William Preece and the navigation of the Nile. (E. vom 14. 7. 05.)

Handels- und Verkehrswesen.

Trade of Japan 1904. (Eg. vom 23. 6. 05.)
Trade and industry in Siberia. (Eg. vom 30. 6. 05.)
Die wirtschaftspolitische Lage im Yangtsetal. (D. M., Juli 1905.)
Trade of Korea in 1904. (Eg. vom 14. 7. 05.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Fischerei- und Samariter-Verträge in Geestemünde. (M. S. V., 1905, Nr. 6.)
The loss of the »Farfadet«. (Eg. vom 14. 7. 05; Y., Nr. 1427 vom 15. 7. 05; M. d. F., 1905, Nr. 28.)
The salvage of the dredger »Walter Bibby«. (Eg. vom 14. 7. 05.)

Verschiedenes.

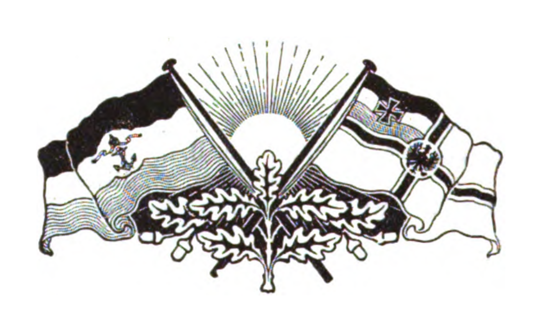
To Lhasa with the Tibet expedition 1903/04. (J. U. S. I., Juni 1905.)
Die Seeberufsgenossenschaft. (U., Jahrg. 7, Nr. 21.)
Wikingerschiffe. (P., Nr. 821.)

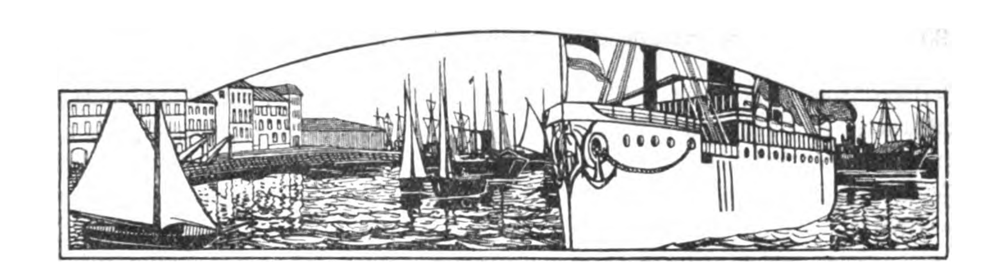
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
Q. N. = Questions navales.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstr. 68—71.





Die finanzielle Seite des russisch-japanischen Krieges.

Der günstige Ausgang der Friedensverhandlungen in Portsmouth hat nach 19 Monaten dem ostasiatischen Kriege ein Ziel gesetzt. Wenn auch auf finanziellem Gebiet der Frieden noch nicht das Ende der durch den Krieg hervorgerufenen Maßnahmen bedeutet, wenn vielmehr gerade hier mit dem Friedensschluß neue Aufgaben von großer Tragweite entstehen, so ist doch der Augenblick ganz besonders geeignet zu einer Fortsetzung unserer früheren Betrachtungen über die finanzielle Kriegführung der beiden Staaten.

Wir halten uns dabei strikt an die Aufgabe, die wir uns ursprünglich gesetzt haben: an dem konkreten Beispiel, das uns die Zeitgeschichte bietet, die finanzielle Durchführung eines großen modernen Krieges zu beobachten, in der Absicht, daraus in bezug auf finanzielle Kriegsbereitschaft und finanzielle Kriegsmaßnahmen in derselben Weise zu lernen, wie die Waffentechnik, die Strategie und die Taktik auf anderen Gebieten. Bei dieser von Anfang an gegebenen Beschränkung des Themas kann ich es mir und meinen Lesern ersparen, auf die seit dem Beginn des Krieges mit verdoppelter Üppigkeit ins Kraut geschossene Literatur einzugehen, die sich mit der Richtigkeit oder Verkehrtheit der allgemeinen Prinzipien der russischen Finanz- und Wirtschaftspolitik beschäftigt oder die auf Grund einer mehr oder minder subjektiven Auffassung der russischen Verhältnisse sich in Voraussagungen über das künftige Schicksal der russischen Staatsfinanzen ergeht. Soweit die Abwehr von Angriffen in Betracht kommt, die sich in allerdings großer Zahl und Heftigkeit gegen meine früheren Ausführungen gerichtet haben, sind in meinem Aufsatze im Dezemberhefte 1904 der „Marine-Rundschau“ die wichtigsten Punkte bereits erledigt worden. Es wäre ein bis in idem in bester Form, wenn ich z. B. gegenüber der Broschüre „Armes reiches Rußland“, die den Herausgeber der Wochenschrift „Plutus“, Georg Bernhard, zum Verfasser hat, alles das wiederholen wollte, was ich im Dezemberheft auf Seite 1350 bis 1361 über die unter dem Pseudonym „Russophob“ im „Plutus“ veröffentlichten Aufsätze, auf die sich Herr Bernhard zur Bekräftigung seiner Ansicht mitunter beruft, bereits ausgeführt habe. Ebenso muß ich es mir versagen, der freundlichen Aufforderung des

„Berliner Tageblatts“ vom 6. September d. J. Folge zu leisten, zur Widerlegung des Buches von Rudolf Martin über die Zukunft Rußlands und Japans „eine neue Strophe meines Lobliedes auf die russischen Finanzen zu dichten“. Das Dichten überlasse ich andern Leuten, die das besser verstehen, und die Widerlegung oder Bestätigung von Urteilen über die Zukunft überlasse ich der Zukunft selbst.

Gehen wir also in medias res und nehmen den Faden dort wieder auf, wo wir ihn im letzten Dezember haben fallen lassen.

I. Rußland.

Der Krieg hat an Rußland im Jahre 1905 nicht unbeträchtlich größere finanzielle Ansprüche gestellt als im Vorjahre. Der ungünstige Verlauf des Landfeldzuges nötigte Rußland, unter großem Kostenaufwand neue große Truppenmengen nach dem entlegenen Kriegsschauplatze in der Mandschurei in Bewegung zu setzen. Der Versuch, mit der Aussendung des Baltischen Geschwaders den Japanern die Herrschaft zur See wieder streitig zu machen, verschlang ungezählte Millionen. Die deprimierenden Eindrücke von Port Arthur, Mukden und Tsushima wurden in ihrer Wirkung auf den russischen Staatskredit verschärft durch die inneren Unruhen und Revolten. Die Finanzen Rußlands hatten alles gegen sich; die Operationen zur Beschaffung der für den Krieg erforderlichen gewaltigen Mittel mußten sich unter den ungünstigsten Bedingungen vollziehen. Ein um so größeres Interesse bieten die Maßnahmen der russischen Finanzpolitik, durch die es gelang, die benötigten Gelder zu erträglichen Bedingungen flüssig zu machen und eine Erschütterung des Staatskredits zu vermeiden.

Für die Darstellung und Beurteilung der sich auf den Krieg beziehenden Operationen der russischen Finanzverwaltung im Jahre 1905 hat als Grundlage zu dienen einmal die tatsächliche Durchführung des russischen Kriegs- und Friedensetats im Jahre 1904, für die jetzt wenigstens die vorläufigen Kassenabschlüsse vorliegen, zweitens der Haushaltsvoranschlag für das Jahr 1905.

1. Die Durchführung des Budgets und die Kriegsausgaben im Jahre 1904.

Im Oktober- und Dezemberheft 1904 wurde gezeigt, daß die Kredite für den Krieg außerhalb des normalen Budgets ausgeworfen worden sind. Für die Zwecke des Krieges wurde zunächst der sogenannte „freie Barbestand der Reichsrentei“ zur Verfügung gestellt, und dieser Barbestand, dem sowohl die Überschüsse des Staatshaushaltes, die freigewordenen Restkredite usw., als auch die Anleihecerlöse zufließen, ist für die Kriegszwecke dadurch erhöht worden, daß im März 1904 eine Anzahl bereits bewilligter Ausgaben gestrichen oder eingeschränkt wurde. Nach den Ausführungen des Berichts des Finanzministers an den Zaren über das Reichsbudget für das Jahr 1905 belief sich die Einschränkung der Staatsausgaben zugunsten des freien Barbestandes auf 148,3 Millionen Rubel, und der freie Barbestand selbst erhöhte sich durch die Ausgabeeinschränkung — nach Absetzung des zur Balancierung des normalen Budgets für 1904 erforderlichen Betrages — auf 304,9 Millionen Rubel. Dazu trat der Erlös der im Mai 1904 in Paris aufgenommenen Anleihe mit 282 Millionen Rubel und der im August 1904 ausgegebenen Renteibillette im Betrage von 150 Millionen Rubel. Zusammen standen mithin der Reichsrentei aus diesen verschiedenen

Quellen zur Verfügung 736,9 Millionen Rubel. Davon sind 19,5 Millionen Rubel abzusetzen, die zu gewissen im Voranschlage für 1904 nicht vorgesehenen Zwecken, wie der Verzinsung der neu aufgenommenen Anleihen, zu verwenden waren. Es blieben also nach dieser Berechnung im Jahre 1904 für die Verwendung zu Kriegszwecken frei 717,4 Millionen Rubel.

Diese Summe von 717,4 Millionen Rubel stellt jedoch nur eine rechnungsmäßige Größe dar; sie bezeichnet weder die exakte Größe der Mittel, die der Reichsrentei nach der tatsächlichen Ausführung des Etats zur Verfügung standen, noch auch der den einzelnen Ressorts für die Zwecke des Krieges im Jahre 1904 angewiesenen Kredite. Die tatsächlich zur Verfügung stehenden Mittel ergeben sich — da sich der effektive Betrag des freien Barbestandes nach dem wirklichen Verhältnis der Einnahmen und Ausgaben des jeweils laufenden Jahres bestimmt — erst aus den Rechnungsabschlüssen. In diesem Punkte steht die Ausführung des normalen Budgets für 1904 auch mit den für die Kriegszwecke verfügbaren Mitteln in unmittelbarem Zusammenhang.

Der vorläufige Rechnungsabschluß für 1904 ergibt nun für den ordentlichen Etat im Vergleich mit dem ursprünglichen und dem im März 1904 modifizierten Haushaltsvoranschlag folgendes Bild:

	Voranschlag: ursprünglicher	Voranschlag: modifizierter	Rechnungsabschluß:
	(in Millionen Rubel)		
Ordentliche Einnahmen	1980	1980	2017
Ordentliche Ausgaben	1966	1909	1910
Einnahmenüberschuß	14	71	107

Die Durchführung des Budgets hat also im Jahre 1904 im Ordinarium einen um 93 Millionen Rubel größeren Überschuß gebracht, als nach dem ursprünglichen Voranschlag vorgesehen war; die größere Hälfte der Differenz kommt auf Rechnung der Ausgabekürzungen, die kleinere auf Rechnung von Mehreinnahmen.

Dagegen haben im Extraordinarium, auf das in dem Rechnungsabschluß die Kriegsausgaben verrechnet sind, die Ausgaben 803 Millionen Rubel betragen gegen 212 Millionen des ursprünglichen und 151 Millionen des modifizierten Voranschlages. Von den Ausgaben kamen 162 Millionen Rubel auf den Bau von Eisenbahnen, auf Darlehen an private Eisenbahngesellschaften usw., und 641 Millionen Rubel auf die für die Zwecke des Krieges angewiesenen Kredite; von dieser letzteren Summe war jedoch ein Betrag von 141 Millionen Rubel Ende 1904 noch nicht verausgabe sondern ist auf das Jahr 1905 übernommen worden. Die effektiven Kriegsausgaben des Jahres 1904 würden sich danach auf 500 Millionen Rubel belaufen, und die durchschnittlichen monatlichen Kriegskosten würden sich für Rußland im Jahre 1904 auf nicht ganz 50 Millionen Rubel gestellt haben, also auf den Betrag, auf den bereits meine Schätzung im Dezemberheft 1904 der „Marine-Rundschau" (Seite 1363) hinauskam. Allerdings ist nicht zu verkennen, daß die Kriegsausgaben sich im Laufe des Jahres 1904 erheblich gesteigert haben und daß sie — während sie in den ersten Kriegsmonaten nicht unwesentlich hinter dem Durchschnitt zurückblieben — in den letzten Monaten des Jahres 1904 den Durchschnitt beträchtlich überschritten haben. Das ergibt sich mit Deutlichkeit aus der Verteilung der außerordentlichen Ausgaben

des Jahres 1904 auf die einzelnen Monate. Von dem in dem Kassenabschluß aufgeführten Gesamtbetrag der außerordentlichen Ausgaben in Höhe von 803 Millionen Rubel sind bis Ende 1904 effektiv zur Verausgabung gelangt 619 Millionen Rubel, während der Rest einen noch offenen Kredit darstellt. Die Summe von 619 Millionen Rubel verteilt sich folgendermaßen:

	Millionen Rubel		Millionen Rubel
Januar	11,7	Juli	56,3
Februar	22,2	August	47,5
März	10,2	September	86,6
April	42,2	Oktober	71,8
Mai	36,0	November	96,5
Juni	40,7	Dezember	97,5
Erstes Halbjahr	163,0	Zweites Halbjahr	456,2

Erstes Halbjahr	163,0
Zweites Halbjahr	456,2
Summe	619,2

Setzt man 10 bis 12 Millionen Rubel monatlich für die nicht mit dem Kriege zusammenhängenden außerordentlichen Ausgaben ab, so ergibt das für das letzte Drittel des Jahres 1904 eine monatliche Kriegsausgabe von 80 Millionen Rubel und darüber.

Für die Deckung der in der Hauptsache durch den Krieg bedingten sehr erheblichen außeretatmäßigen Ausgaben des Jahres 1904 standen zur Verfügung:

1. Der Überschuß des ordentlichen Etats	107 Millionen Rubel
2. Anleiheerlöse (Schatzbons und Renteibillette)	431 " "
3. Andere außerordentliche Einnahmen	3 " "
4. Der freie Barbestand der Reichsrentei zu Anfang des Jahres 1904*)	381 " "
Zusammen	922 Millionen Rubel
Gegenüber den auf dem außerordentlichen Etat des Jahres 1904 verbuchten Ausgaben in Höhe von	803 Millionen Rubel
ergibt sich somit für den Beginn des Jahres 1905 ein freier Restbestand von	119 Millionen Rubel

2. Der Haushaltsvoranschlag für 1905.

Wenn wir uns nun zum Jahre 1905 wenden, so haben wir zunächst den normalen Haushaltsvoranschlag, der die Kriegsausgaben und ihre Deckung nicht enthält, einer Betrachtung zu unterziehen. Im Vergleich mit dem Vorjahre zeigt das Budget für 1905 folgendes Bild (in Millionen Rubel):

I. Ordentlicher Etat.

a. Einnahmen.

	1905	1904	Zu- bzw. Abnahme 1905 gegen 1904
Direkte Steuern	139,36	135,14	+ 4,22
Indirekte Steuern	399,84	421,16	— 21,32
Gebühren	105,32	103,58	+ 1,74
	644,52	659,88	— 15,36

*) Nach der definitiven Abrechnung für 1903 berechnet.

Übertrag	644,52	659,88	— 15,36
Staatsregalien	592,79	589,85	+ 2,94
Staatsbesitztum und Kapitalien .	579,99	560,95	+ 19,04
Veräußerung von Staatsbesitztum	0,56	0,54	+ 0,02
Ablösungszahlungen	76,41	86,16	— 9,75
Ersatz von Ausgaben der Reichsrentei	77,72	76,23	+ 1,49
Verschiedene Einnahmen . . .	5,05	6,48	— 1,43
	1977,04	1980,09	— 3,05

b. Ausgaben.

Zahlungen für die Staatsschuld .	303,02	289,30	+ 13,72
Höchste Staatsinstitutionen . .	3,42	3,54	— 0,12
Ressort des Heiligsten Synods .	28,95	29,07	— 0,12
Ministerium des Kaiserlichen Hofes	16,13	16,13	± 0
„ „ Auswärtigen . .	5,70	5,95	— 0,25
„ „ Krieges . . .	367,05	360,76	+ 6,29
„ der Marine . . .	116,64	112,47	+ 4,17
„ „ Finanzen . . .	341,64	356,91	— 15,27
„ „ Landwirtschaft u. der Domänen	47,33	47,33	± 0
„ des Innern . . .	108,60	107,01	+ 1,59
„ der Volksaufklärung .	43,07	42,57	+ 0,50
„ „ Verkehrswege .	448,30	448,67	— 0,37
Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Hafenwesen . . .	12,35	12,64	— 0,29
Justizministerium	49,85	51,00	— 1,15
Reichskontrolle	9,17	9,00	+ 0,17
Hauptverwaltung des Reichs-Gestütswesens	1,83	1,87	— 0,04
Für den Fall von Preissteigerung für Proviant und Fourage .	3,00	3,00	± 0
In dem Voranschlage nicht vorgesehene Ausgaben für besondere im Laufe des Jahres auftretende Bedürfnisse	10,00	12,00	— 2,00
	1916,05	1909,22	+ 6,83

II. Außerordentlicher Etat.

a. Einnahmen.

Ewige Einlage bei der Reichsbank	2,75	2,75	± 0

b. Ausgaben.

Zum Bau der sibirischen Eisenbahn	11,78	17,15	— 5,37
Zum Bau anderer Eisenbahnen .	60,80	78,29	— 17,49
Zur Verabfolgung von Darlehen an Privatgesellschaften zu Bahnbauten	5,99	58,48	— 52,49
	78,57	153,92	— 75,35

Es sind mithin im Schlußresultat für 1905 veranschlagt:

die ordentlichen Einnahmen auf	1977,04	Millionen Rubel
die außerordentlichen Einnahmen auf	2,75	„ „
zusammen	1979,79	Millionen Rubel

Übertrag	1979,79	Millionen	Rubel
die ordentlichen Ausgaben auf	1916,05	"	"
die außerordentlichen Ausgaben auf	78,57	"	"
zusammen	1994,62	Millionen	Rubel
Mithin beträgt der Überschuß im ordentlichen Etat	60,99	"	"
Der Fehlbetrag im außerordentlichen Etat . .	75,82	"	"
Der Fehlbetrag im Gesamtbudget (aus dem Barbestand der Reichsrentei zu decken)	14,83	"	"

Gegenüber dem Voranschlag für 1904 zeigt das Budget für 1905 in den ordentlichen Einnahmen und Ausgaben verhältnismäßig geringe Abweichungen. Die Einnahmen sind um etwa 3 Millionen niedriger, die Ausgaben um 6,8 Millionen Rubel höher veranschlagt. Größer sind die Abweichungen gegenüber den ordentlichen Einnahmen und Ausgaben, wie sie sich für 1903 auf Grund des Berichts der Reichskontrolle und für 1904 auf Grund des vorläufigen Kassenabschlusses stellen.

	1905 Voranschlag	1904 vorl. Kassenabschluß	1903 Reichskontrolle	Steigerung bzw. Verminderung 1905 gegen 1904	1903
Ordentliche Einnahmen .	1977	2017	2032	— 40	— 55
Ordentliche Ausgaben .	1916	1910	1886	+ 6	+ 30

Danach sind in begreiflicher Vorsicht die Einnahmen für 1905 nicht unwesentlich niedriger, die Ausgaben immerhin etwas höher veranschlagt als den effektiven Ergebnissen der Vorjahre entspricht.

Im einzelnen ist auf folgende Punkte besonders hinzuweisen:

Von den Einnahmen sind in Berücksichtigung der wirtschaftlichen Einwirkungen des Krieges niedriger veranschlagt vor allem die Zölle, was unter den Einnahmen aus den indirekten Steuern zum Ausdruck kommt, ferner die Ablösungszahlungen der Bauern. Eine größere Einnahmesteigerung ist bei den Betriebseinnahmen der Staatsbahnen vorgesehen, hauptsächlich in Rücksicht auf die günstigen Betriebsergebnisse und die gute Ernte des Jahres 1904, welch letztere auch für die ersten Monate des Jahres 1905 noch einen erheblichen Frachtenverkehr versprach.

Bei den Ausgaben des ordentlichen Etats sind die wichtigsten Veränderungen: der gesteigerte Bedarf für den Dienst der Staatsschuld als notwendige Folge der Kriegsanleihen; ferner die Verminderung der Ausgaben des Finanzministeriums, die zum größten Teil auf einer Einschränkung der Subventionen an Eisenbahngesellschaften beruht.

Der wesentlichste Unterschied des Voranschlages für 1905 gegenüber demjenigen für die Vorjahre liegt in den außerordentlichen Ausgaben, die eine sehr beträchtliche Einschränkung zeigen. Auch hier werden in erster Linie die Privatbahnen betroffen; die Ausgaben zur Verabfolgung von Darlehen an Privatgesellschaften zu Bahnbauten erfahren gegenüber dem Voranschlag für 1904 eine Verkürzung von 58,5 auf 6 Millionen Rubel.

Das Wachstum der Ziffern des russischen Budgets, das in den letzten Jahren eine ununterbrochene Steigerung sowohl der Einnahmen als auch der Ausgaben auf-

wies, ist mit dem Voranschlag für das Kriegsjahr 1905 zum erstenmal unterbrochen. Ob trotz der vorsichtigen Veranschlagung der Einnahmen und der weitgehenden Beschränkung der Ausgaben die Einwirkungen des Krieges und vor allem auch der inneren Unruhen die Durchführung des Budgets nicht doch noch ungünstiger gestalten werden als den Voranschlag, muß natürlich abgewartet werden. Bis jetzt liegen lediglich vorläufige Kassenausweise für die ersten vier Monate des Jahres 1905 vor. Nach diesen haben in den Monaten Januar bis April die ordentlichen Einnahmen 626,5 Millionen Rubel, die ordentlichen Ausgaben 640,2 Millionen Rubel betragen. Die ersten vier Monate zeigen mithin einen Fehlbetrag im ordentlichen Etat von 14,3 Millionen Rubel, während der Voranschlag für das ganze Jahr 1905 mit einem Überschuß im ordentlichen Etat in Höhe von rund 60 Millionen Rubel rechnet. Dabei ist die Einnahmengestaltung bisher nicht ungünstig. Die ordentlichen Einnahmen der ersten vier Monate haben betragen:

im Jahre 1903	605,7 Millionen Rubel
„ „ 1904	630,9 „ „
„ „ 1905	626,4 „ „

Die geringfügige Abnahme gegenüber 1904 will nichts besagen in Anbetracht der Tatsache, daß der Voranschlag für 1905 eine um 40 Millionen Rubel geringere ordentliche Einnahme vorsieht, als sie im Jahre 1904 nach dem vorläufigen Kassenausweis betrug. Gegenüber dem Jahre 1903 liegt sogar eine nicht unerhebliche Steigerung vor, während die für 1905 veranschlagten ordentlichen Einnahmen um 55 Millionen Rubel geringer angesetzt sind, als die im Jahre 1903 nach dem Bericht der Reichskontrolle eingegangenen. Zu berücksichtigen ist jedoch, daß das Einnahmeergebnis der ersten vier Monate des Jahres 1905 zu einem allerdings nur geringfügigen Teil bedingt ist durch Steuererhöhungen, von denen noch zu sprechen sein wird, und durch die Einführung des Branntwein-Verkaufsmonopols in neuen Gebieten. Der Branntweinverkauf hat allein in den ersten vier Monaten 1905 ein Mehr von 21,5 Millionen Rubel gegenüber dem gleichen Abschnitt des Vorjahres gebracht, während auf der anderen Seite die Zölle eine Mindereinnahme von 16,1 Millionen Rubel und die Staatsbahnen eine solche von 9,7 Millionen Rubel aufwiesen, letztere entgegen dem Voranschlag, der — wie oben erwähnt — gerade für die ersten Monate des Jahres 1904 mit einer Einnahmesteigerung rechnete.

Wie immer aber auch die Durchführung des normalen Budgets für 1905 sich gestalten mag, soviel stand von vornherein fest, daß die russische Regierung aus der Durchführung dieses normalen Budgets auf Mittel für die Zwecke der Kriegführung nicht rechnen konnte. Der veranschlagte Überschuß des ordentlichen Etats wird nicht nur durch die im außerordentlichen Etat angesetzten Ausgaben für Eisenbahnbauten usw. absorbiert, sondern zur Balancierung des Gesamtbudgets muß nach dem Voranschlag noch für einen Betrag von 15 Millionen Rubel auf den Barbestand der Reichsrentei zurückgegriffen werden. Daraus ergibt sich freilich nicht, wie manche überscharfe Kritiker behaupten, daß die russischen Finanzen in einem schlechten Stand sind; denn kein großer Staat in der ganzen Welt bestreitet seine außerordentlichen Ausgaben für dauernde und produktive Anlagen, wie Eisenbahnbauten, ganz und gar aus den Überschüssen des ordentlichen Etats; überall wird für solche Zwecke auf

außerordentliche Deckungsmittel, insbesondere auf Anleihen, zurückgegriffen. Wir im Deutschen Reich, die wir seit Jahren den ganzen Betrag der außerordentlichen Ausgaben, die sich keineswegs auf die Kosten für dauernde und produktive Anlagen beschränken, aus Anleihen bestreiten, darüber hinaus das Defizit verflossener Rechnungsjahre aus Anleihemitteln decken und „Zuschußanleihen" für die Begleichung eines Defizits im ordentlichen Etat schon in den Haushaltsvoranschlag einstellen, haben am allerwenigsten Grund, unsere finanzpolitische Kritik gegen Rußland zu richten. Aber wenn auch an sich die Notwendigkeit des Zurückgreifens auf außerordentliche Deckungsmittel für einen immerhin nur geringfügigen Teil der außerordentlichen Aufwendungen kein ungünstiges Symptom ist, so steht doch fest — und darauf kommt es für uns hier an —, daß die für den Krieg verfügbaren Mittel durch das normale Budget für 1905 keine Vermehrung erfuhren, sondern daß Rußland sich von Anfang an genötigt sah, die für 1905 benötigten Mittel abseits des normalen Haushaltsvoranschlages zu beschaffen.

3) Die Geldbeschaffung für den Krieg im Jahre 1905.

a) Die verfügbaren Mittel zu Anfang des Jahres 1905.

Ehe wir uns ein Bild von der Geldbeschaffung für den Krieg im Jahre 1905 machen, haben wir uns Rechenschaft von dem Stande der zu Anfang des Jahres 1905 für die Kriegszwecke freien Mittel zu geben.

Nach dem vorläufigen Kassenabschluß für das Jahr 1904 resultierte aus der Einnahme- und Ausgabewirtschaft dieses Jahres, wie oben berechnet:

ein freier Bestand der Reichsrentei im Betrage von . .	119 Millionen Rubel
Davon waren zu entnehmen zur Balancierung des Budgets für 1905	15 " "
Es verblieben mithin frei	104 Millionen Rubel
Zu dieser Summe trat hinzu der noch nicht verausgabte Betrag der im Jahre 1904 angewiesenen Kriegskredite mit	141 " "
Insgesamt standen also zu Anfang des Jahres 1905 für die Kriegszwecke zur Verfügung	245 Millionen Rubel.

Wenn man die monatlichen Kriegskosten für das Jahr 1905 auf 80 bis 90 Millionen Rubel veranschlagt, was nach den oben angegebenen Anhaltspunkten gerechtfertigt ist, so würde der Betrag von 245 Millionen Rubel für $2^1/_2$ bis 3 Monate ausgereicht haben.

Daneben waren allerdings die größeren Barbestände der russischen Reichsbank vorhanden, die — wie in meinen früheren Aufsätzen gezeigt wurde — im Laufe des Jahres 1904 nicht nur intakt geblieben waren, sondern sogar eine Vermehrung erfahren hatten. Aber die russische Finanzverwaltung hatte bereits in den ersten Monaten des Krieges den Gedanken einer Inanspruchnahme der Bankmittel für die Kriegszwecke zurückgewiesen, mit der Begründung, daß es die Klugheit, vor allem in Kriegszeiten, gebiete, die verfügbaren Mittel nicht zu erschöpfen und den von der Solvenz der Bank in erster Linie abhängigen Bestand des Geldsystems nicht in Frage zu stellen (Oktoberheft 1904, S. 1071). Trotz aller Anzweiflung der Aufrichtigkeit der damals ausgesprochenen Grundsätze hat die russische Finanzverwaltung sich auch

im weiteren Verlaufe des Krieges streng an dieses Prinzip gehalten; sie hat den Goldbestand der Bank bis zum Friedensschluß Ende August sogar noch weiter anwachsen lassen (bis auf 1158 Millionen Rubel am 1./14. September).

Neben dem Grundsatze der möglichsten Schonung der Bank hat die russische Finanzpolitik als zweites Prinzip die rechtzeitige Vervollständigung ihrer Barmittel aufgestellt. Sie hat dieses Prinzip — gleichfalls unter starker Anzweiflung der Aufrichtigkeit ihrer Erklärungen — im August 1904 angewendet, als sie zu der Ausgabe der 150 Millionen Rubel in Renteibilletten schritt, während ihr aus der im Mai in Paris aufgenommenen Anleihe noch sehr erhebliche Beträge zur Verfügung standen. Daß dem in der Tat so war, hat sich aus dem weiteren Verlauf der Dinge gezeigt. Die russische Regierung hat nicht nur ihre bereits im Mai und Juni 1904 abgegebene Versicherung, daß sie den Kriegsbedarf für 1904 ohne weitere auswärtige Anleihe werde bestreiten können, wahr gemacht, sondern sie hat — wie oben gezeigt wurde — in das neue Jahr noch erhebliche Mittel herübergenommen. Wenn sie aber dem vernünftigen Grundsatze der rechtzeitigen Vervollständigung ihrer Mittel treu bleiben wollte, dann konnte sie den Abschluß einer neuen Geldbeschaffung kaum über die Jahreswende hinausschieben.

b) Steuer-Erhöhungen.

Von den zur Geldbeschaffung in Kriegszeiten möglichen Wegen hatte im Jahre 1904 die russische Regierung nicht nur auf den Weg der Inanspruchnahme des Kredits der Zentralbank, sondern auch — mit geringfügigen Ausnahmen — auf den Weg der Einnahme-Steigerung durch erhöhte Besteuerung verzichtet, während Japan bekanntlich von dem letztgenannten Auskunftsmittel alsbald nach Ausbruch des Krieges einen umfangreichen Gebrauch gemacht hat. Rußland hat im Gegenteil im Jahre 1904 der Notlage seiner bäuerlichen Bevölkerung dadurch Rechnung getragen, daß bei Gelegenheit der Geburt des Thronfolgers umfangreiche Rückstände von Steuern und Ablösungszahlungen erlassen worden sind. Die einzigen Einnahme-Erhöhungen, die bereits im Jahre 1904 beschlossen wurden und deren finanzielle Wirkung in dem Voranschlag für 1905 bereits berücksichtigt ist, waren eine geringfügige Erhöhung der Gewerbesteuer und der Steuer auf städtische Immobilien mit einem auf je 3 Millionen Rubel veranschlagten Mehrbetrage, ferner die Erhöhung gewisser Gütertarife und der Personentarife im Vorortverkehr mit einem auf 6 Millionen Rubel veranschlagten Mehrertrage. Die Gründe, welche die russische Finanzverwaltung bestimmten, so lange wie möglich mit einem Anziehen der Steuerschraube zurückzuhalten, und ebenso die Gründe, die schließlich trotz aller Bedenken die russische Regierung zu umfangreicheren Steuererhöhungen veranlaßten, wurden im April 1905 in der „Handels- und Industriezeitung", dem offiziösen Organ des Finanzministers, folgendermaßen dargelegt:

Zu Anfang des Krieges habe man geglaubt, in Rücksicht auf den kaum eingetretenen Gesundungsprozeß der russischen Volkswirtschaft nach der in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts hereingebrochenen Krise Steuerhöhungen vermeiden zu können. Diese Hoffnung sei jedoch nicht aufrecht zu erhalten, da ohne eine Erhöhung der Besteuerung die infolge des Krieges stark anwachsende Verschuldung Rußlands das Gleichgewicht des Reichsbudgets zu zerstören drohe. Von neuen Steuern

solle abgesehen werden, die Regierung beschränke sich auf die Erhöhung der bereits bestehenden Steuern; dabei falle erschwerend ins Gewicht, daß die Steuerschraube in Rußland ohnehin schon sehr kräftig angespannt sei.

Die vorgenommenen Steuererhöhungen sind folgende:

Eine Steigerung der Abzüge von den Beamtengehältern;
Erhöhung der Erbschafts- und Schenkungssteuer;
" " Akzisen von Bier, Hefe und Zündhölzern;
" " Abgabe von schweren Brennölen;
Einführung einer Akzise von Naphtha-Schmierölen.

Der Ertrag dieser Steuererhöhungen wurde auf 18—21 Millionen Rubel geschätzt.

Seit Anfang des Jahres 1905 war ferner eine Erhöhung der Verkaufspreise für fiskalischen Branntwein vorgenommen worden, aus der man einen Mehrertrag von 25 Millionen Rubel pro Jahr erwartet.

Als bevorstehend angekündigt wurde schließlich eine Erhöhung der Stempelsteuer und gewisser Gütertarife mit einem Mehrertrag von $8\frac{1}{2}$ Millionen Rubel.

Rechnet man den Mehrertrag der bereits im Jahre 1904 vorgenommenen Steuererhöhungen mit 12 Millionen Rubel hinzu, so ergibt sich eine Einnahme-Steigerung von etwa 65 Millionen Rubel. Dieser Mehrertrag soll in erster Linie zur Deckung für den Dienst der damals bereits aufgenommenen und noch aufzunehmenden Kriegsanleihen dienen, ist also für eine unmittelbare Bestreitung von Kriegsausgaben und als Vermehrung der dem russischen Finanzminister zu Kriegszwecken zur Verfügung stehenden Mittel nicht in Rechnung zu stellen.

Deshalb konnte sich die russische Finanzverwaltung mit dieser Maßnahme unmöglich begnügen. Auch im Jahre 1905 mußten die Mittel für den Krieg in der Hauptsache durch neue Anleihen beschafft werden.

c) Die Kriegsanleihen des Jahres 1905.

Die Berliner Anleihe.

Schon unmittelbar nach dem Abschlusse der Pariser Anleihe im Mai vorigen Jahres hatte sich das Gerücht verbreitet, die von Rußland aufgenommene Summe in Höhe von 800 Millionen Francs sei nur eine erste Rate der geplanten russischen Anleihen, es werde in kürzester Zeit eine zweite Anleihe in Deutschland erfolgen. Die Gerüchte von einer unmittelbar bevorstehenden weiteren russischen Auslandsanleihe sind auch in den folgenden Monaten trotz aller Dementis nur zeitweise verstummt, schon deshalb, weil für das Jahr 1904 allgemein die russischen Kriegskosten beträchtlich überschätzt wurden und weil man sich für den Zeitpunkt, bis zu welchem Rußland mit seinen verfügbaren Mitteln zu Ende sein werde, einen beträchtlich zu frühzeitigen Termin berechnete. Im November 1904 verdichteten sich die Gerüchte dahin, daß der Abschluß einer Anleihe von 1300 Millionen Francs bevorstehe, von der 500 Millionen in Deutschland und 800 Millionen Francs in Frankreich begeben werden sollten (Reutermeldung vom 25. November 1904).

Ob tatsächlich damals Verhandlungen auf einer solchen Grundlage mit einer Pariser Finanzgruppe schwebten, ist nicht zuverlässig bekannt. Ein Abschluß mit einer

französischen Gruppe ist jedenfalls nicht erfolgt, und auch mit einem deutschen Konsortium sind erst in den letzten Tagen des Jahres 1904 Abmachungen getroffen worden. Bei der Anspannung, in welcher sich die europäischen Geldmärkte regelmäßig im letzten Drittel des Jahres befinden, und bei der Erleichterung, die man auf Grund der Erfahrung alsbald nach der Jahreswende erwarten darf, konnte man von vornherein annehmen, daß die russische Finanzverwaltung die Emission einer neuen Anleihe nach Möglichkeit auf die Zeit nach dem Jahreswechsel verschieben würde. Schon in meinen früheren Ausführungen habe ich darauf hingewiesen, daß es vor allem der günstige Stand der russischen Reichsbank war, der dem russischen Finanzminister gestattete, für die Aufnahme einer neuen Auslandsanleihe in Ruhe die im Januar regelmäßig wiederkehrende Erleichterung des Geldmarktes abzuwarten.

Die neue, mit 4½prozentiger Verzinsung ausgestattete Anleihe wurde mit einer deutschen Gruppe unter Beteiligung der größeren russischen Banken und eines Amsterdamer Bankhauses abgeschlossen. Die deutsche Gruppe bestand aus den Bankhäusern Mendelssohn & Co., S. Bleichröder, der Diskonto-Gesellschaft und der Berliner Handelsgesellschaft. Die Titres der Anleihe lauten außer auf Reichsmark auch auf holländische Gulden und Pfund Sterling. Der Gesamtbetrag wurde auf 500 Millionen Mark = 231,5 Millionen Rubel festgesetzt. Davon sollte jedoch zunächst nur ein Teilbetrag von 324 Millionen Mark in Deutschland, Rußland und Holland zur Zeichnung aufgelegt werden. Der Rest ist wohl unter der Hand begeben worden.

Im Gegensatz zu der im Mai 1904 in Paris aufgenommenen Anleihe, für welche die Form von kurzfristigen Schatzanweisungen gewählt worden war, stellt die in Deutschland und Holland aufgenommene Anleihe eine sogenannte „konsolidierte Anleihe" dar. Aber auch als konsolidierte Anleihe war sie ein neuer, den Erfordernissen des Augenblicks und den Verhältnissen des Geldmarktes angepaßter Typus. Den Besitzern der Anleihe steht nämlich das Recht zu, zuerst nach Ablauf von 6 Jahren (am 1. Januar 1911) und dann nach Ablauf von 9 Jahren (am 1. Januar 1914) zu kündigen, worauf ein halbes Jahr später (am 1. Juli 1911 bzw. am 1. Juli 1914) die Rückzahlung der Titres zu pari zu erfolgen hat. Die russische Regierung dagegen hat ihrerseits auf Rückzahlung und Konvertierung bis Ende 1916 verzichtet. Falls die Regierung eine Kündigung oder Konversion nicht vornimmt, ist der von den Inhabern der Titres nicht gekündigte Rest der Anleihe von 1916 an zu amortisieren; die Amortisationsquote ist auf 0,227 Prozent festgesetzt, und die planmäßige Tilgung erfolgt bis zum Jahre 1985. Die Käufer der Anleihe haben mithin die doppelte Chance, bereits nach 6 Jahren den Gegenwert für die unter pari begebene Anleihe zu pari zurückzuerhalten oder für 12 Jahre die relativ hohe Verzinsung von 4½ Prozent zu genießen. Die Anleihe kombiniert also für die Besitzer die Vorteile von kurzfristigen Schatzanweisungen und einer konsolidierten Anleihe. Der russische Staat allerdings muß damit rechnen, daß ihm die Anleihe nach 6 Jahren nur dann gekündigt werden wird, wenn seine finanziellen Verhältnisse sich bis dahin noch nicht soweit gebessert haben, daß die Anleihe über pari steht, und daß er im entgegengesetzten Falle genötigt sein wird, die relativ hohe Verzinsung von 4½ Prozent für volle 12 Jahre zu gewähren. Vermittels dieses Zugeständnisses suchte die russische Finanzverwaltung ihrer neuen Anleihe einmal einen günstigen Begebungskurs und eine willige Aufnahme zu

sichern und anderseits einen Kursdruck auf die konsolidierten Anleihen älteren Datums zu vermeiden.

Im übrigen genießen die Besitzer der Anleihe ungefähr dieselben Rechte, wie diejenigen der Schatzanweisungen von 1904: Die Titres sind von jeder russischen Steuer auf Zins- und Kapitalzahlungen befreit und sind bei allen Lieferungen an die Krone und bei der Sicherstellung von Akzise- und Zollzahlungen als Kaution anzunehmen.

Der Emissionskurs der Anleihe wurde auf 95 Prozent festgesetzt. Für die Begebung wurde ein eigenes Garantie-Konsortium gegründet. Nach Abzug der Provision für dieses und für das Übernahmesyndikat stellte sich der Reinerlös für die russische Regierung auf 90½ Prozent.

Danach stellt sich die effektive Verzinsung der neuen Anleihe für denjenigen, der sie zu 95 gekauft hat, einschließlich des mit der Parirückzahlung nach 6 Jahren verbundenen Gewinnes, auf etwa 5,6 Prozent per annum und bei einer Parirückzahlung erst nach 12 Jahren auf etwa 5,2 Prozent, während die effektive Verzinsung bei der 5prozentigen Pariser Schatzschein-Anleihe, die im Mai 1904 zu 99 ausgegeben worden war, den Zeichnern eine 5,25 prozentige Verzinsung (unter Berücksichtigung der Parirückzahlung nach 5 Jahren) gebracht hatte. Für die russische Regierung stellte sich die effektiv zu leistende Verzinsung der Berliner Anleihe bei einer Parirückzahlung am 1. Juli 1911 auf 6,6 Prozent und bei einer Parirückzahlung am 1. Juli 1917 auf 5,8 Prozent, während sich die effektiv zu leistende Verzinsung bei der Pariser Anleihe auf 6,2 Prozent gestellt hatte.

Die Berliner Anleihe war abgeschlossen unmittelbar vor dem Fall von Port Arthur, der die Aussichten Rußlands, militärisch die Oberhand zu gewinnen, erheblich verringerte. Obwohl die Nachricht die Stimmung der Kapitalmärkte stark beeinflußte, konnte die Anleihe ohne Schwierigkeit zu dem in Aussicht genommenen Begebungskurse untergebracht werden, so daß sich das Garantiekonsortium schon wenige Tage nach dem Beginn der Subskription auflöste. Wie stark die Anleihe überzeichnet wurde, ist nicht bekannt geworden, da die Emissionshäuser beschlossen, von einer Publikation des Zeichnungsergebnisses Abstand zu nehmen. Der „Berliner Börsencourier" vom 16. Januar 1905 billigte diesen Beschluß mit der Motivierung, daß „die riesige Ziffer, welche das Gesamtresultat der Zeichnungen ergibt, in manchen Kreisen irrige Vorstellungen erwecken würde". Man mag ein Fragezeichen hinter diese Erklärung setzen; aber jedenfalls ergeben die Zuteilungen auf die Zeichnungen, daß in der Tat eine mehrfache Überzeichnung stattgefunden haben muß.

Aus der Begebung der Berliner Anleihe im vorläufigen Betrag von 150 Millionen Rubel flossen der russischen Finanzverwaltung bei einem Nettoerlös von 90½ Prozent rund 135 Millionen Rubel zu, ein Betrag, der in Anbetracht der hohen Kriegskosten nur etwa 1½ Monat vorhalten konnte. Auch wenn man den Betrag um den Erlös aus den weiteren 80 Millionen Rubel erhöht, die von dem genehmigten Gesamtbetrag der Anleihe in Höhe von 231,5 Millionen Rubel verblieben, so war damit für Rußland nicht die Notwendigkeit beseitigt, sich alsbald nach weiteren Geldquellen umzusehen.

Ergebnislose Anleiheverhandlungen mit Frankreich.

Die Gerüchte darüber, daß mit französischen Finanziers wegen einer neuen Anleihe weiter unterhandelt werde, erhielten sich auch nach dem Abschluß mit dem deutschen Konsortium mit großer Hartnäckigkeit. Es mag sein, daß damals die Petersburger Arbeiter-Unruhen das Zustandekommen einer Einigung erschwert haben. Anfang März meldete die Presse, daß der Abschluß einer in Paris zu begebenden russischen Anleihe unmittelbar bevorstehe. Nach einer Darstellung der „Neuen freien Presse" vom 9. März 1905 soll Rußland zuerst von dem französischen Konsortium die Übernahme einer Anleihe im Betrag von 1000 Millionen Francs verlangt haben, während das Konsortium nur 500 Millionen Francs — und auch davon nur die Hälfte fest, die andere Hälfte auf Option — übernehmen wollte; ferner habe das Konsortium den russischen Vorschlag einer konsolidierten Anleihe abgelehnt und dafür 5 prozentige Schatzscheine mit 7 jähriger Laufzeit gewünscht. Das Blatt fügte hinzu, die Vertreter der französischen Finanzgruppe hätten der russischen Regierung keinen Hehl aus der in Frankreich herrschenden Stimmung gemacht, daß das französische Publikum nach Beginn der Friedensverhandlungen mit Enthusiasmus die Anleihe zeichnen werde; andernfalls werde das Publikum auch subskribieren, aber ohne Enthusiasmus, und das werde sich in den Ziffern des Anleihebetrages und des Übernahmekurses ausdrücken.

Am 11. März glaubte die „Frankfurter Zeitung" den Abschluß der Anleihe melden zu können. Der Betrag sei auf 600 Millionen Francs normiert, wovon die eine Hälfte von der französischen Gruppe fest, die andere auf Option übernommen werde. Die Anleihe sollte in der Form von 5prozentigen Schatzscheinen mit 8jähriger Laufzeit ausgegeben werden. Aber schon wenige Tage später, am 14. März, brachte das Wolffsche Telegraphenbureau aus Petersburg die Nachricht, daß zwischen den Delegierten der französischen Finanzinstitute und dem russischen Finanzminister in betreff der Anleihefrage eine Verständigung nicht habe erzielt werden können und daß die Anleihe deshalb verschoben worden sei. Das Scheitern der Verhandlungen wurde darauf zurückgeführt, daß eine Einigung über den Übernahmekurs nicht zu erreichen war. Von wesentlicher Bedeutung war wohl der Ausgang der Schlacht bei Mukden, der in französischen Kapitalistenkreisen große Beunruhigung hervorrief. Die Ungewißheit über das Schicksal der ganzen russischen Mandschurei-Armee, mit deren gänzlicher Zertrümmerung man nach den ersten Nachrichten über den Ausgang der 10tägigen Schlacht rechnen mußte, ferner die Ungewißheit über die weiteren Absichten der russischen Regierung hinsichtlich der Fortsetzung des Krieges ließen den Zeitpunkt für die Übernahme einer neuen russischen Anleihe so ungünstig wie möglich erscheinen. Dazu kam, daß unter dem niederschmetternden Eindruck der russischen Mißerfolge die auch in Frankreich schon immer vorhandene Agitation gegen den russischen Staatskredit einen fruchtbaren Boden fand. Gerade in jener Zeit, am 15. März, erschien in der „Revue" ein viel beachteter Aufsatz unter dem Titel „Wie retten wir unsere neun Milliarden", von dem schon tagelang vorher Aushängebogen an die Presse gegeben worden waren.

Die erste innere Anleihe von 1905.

Nachdem die Verhandlungen über eine in Frankreich unterzubringende Anleihe wenigstens vorläufig als gescheitert anzusehen waren, blieb der russischen Finanz-

verwaltung nicht allzuviel Zeit für die Beschaffung neuer Mittel. Wie stark die verfügbaren Bestände damals durch den Krieg bereits aufgebraucht waren, ergibt sich daraus, daß das Guthaben der Rentei bei der russischen Reichsbank, das am 1./14. Januar 1905 noch 154,8 Millionen Rubel betragen hatte, sich am 1./14. März nur noch auf 25,9 Millionen Rubel stellte. Allerdings stehen der russischen Finanzverwaltung außer dem Guthaben bei der russischen Reichsbank noch andere Bestände zur Verfügung, z. B. die Barvorräte der staatlichen Kassenverwaltung und die Guthaben im Ausland. Aber immerhin kann man den Stand des Bankguthabens als ein Symptom für den Stand der Gesamtheit der für die russische Finanzverwaltung verfügbaren Mittel ansehen. Eine beträchtliche Erschöpfung dieser letzteren ergibt sich für Mitte März 1905 auch aus einer Vergleichung der Kriegsausgaben mit den für Kriegszwecke freien Geldern. Läßt man die 141 Millionen Rubel, die von den bereits angewiesenen Kriegskrediten Ende 1904 noch nicht verausgabt waren, außer Ansatz und schlägt man zu den 104 Millionen Rubel, die an freiem Barbestand nach Abzug des Defizits des normalen Budgets Anfang 1905 vorhanden waren, den Erlös der Berliner Anleihe mit etwa 210 Millionen Rubel hinzu, so erhält man eine verfügbare Summe von 314 Millionen Rubel, die für nicht viel mehr als drei Kriegsmonate ausgereicht haben dürfte. Sollte also auch bei der weiteren Fortsetzung des Krieges eine Inanspruchnahme der Bank zu Vorschüssen vermieden werden, so mußte ein neuer Weg der Geldbeschaffung beschritten werden.

Unter diesen Verhältnissen sah sich die russische Finanzverwaltung genötigt, auf den inneren Geldmarkt zurückzugreifen. Diesen hatte man bisher aus den Gründen, die ich im Oktoberheft 1904 (S. 1073/1074) angedeutet habe, nach Möglichkeit geschont und im Laufe des Jahres 1904 nur mit der Emission von 150 Millionen Rubel 4jähriger Renteibillete belastet. Nunmehr ließ sich jedoch eine Inanspruchnahme des inneren Marktes nicht mehr länger umgehen, wenn man nicht bei der Bank einen Vorschuß aufnehmen wollte. Zu dem letzteren Auskunfsmittel bestand aber auch jetzt noch keinerlei Neigung. Die russische Finanzverwaltung trat zwar energisch allen Zweifeln an der Richtigkeit ihrer Angaben über den Goldbestand der Reichsbank entgegen; der Finanzminister lud sogar den Redakteur der „Times“, die einen Artikel von Lucien Wolf gebracht hatte, in dem der Goldbestand der russischen Reichsbank mit dem Geldschrank der Familie Humbert verglichen war, zu einer Besichtigung und Nachprüfung des Goldbestandes ein. Aber ebenso energisch dementierte der Finanzminister alle Ausstreuungen darüber, daß er nunmehr genötigt oder gewillt sei, den Kredit der Reichsbank in Anspruch zu nehmen und zu diesem Zwecke eventuell die Einlösung der Banknoten zu suspendieren.

Der Appell an den innern Markt gewann Gestalt in der Emission einer inneren steuerfreien 5prozentigen Anleihe im Betrage von 200 Millionen Rubel. Die Anleihe ist vor dem Jahre 1917 unkündbar und unkonvertierbar. Die Amortisation hat innerhalb von 49 Jahren zu erfolgen. Der Vertrag wegen Übernahme von 150 Millionen Rubel dieser Anleihe wurde mit den großen russischen Banken wenige Tage nach dem Abbruch der Verhandlungen mit der französischen Finanzgruppe abgeschlossen; die Banken verpflichteten sich zur festen Übernahme von 100 Millionen Rubel, auf 50 Millionen behielten sie sich die Option vor. Die restlichen 50 Millionen Rubel

wurden von den Sparkassen übernommen. Die Banken haben jedoch die Option für 55 Millionen Rubel ausgeübt, so daß auf die Sparkassen nur 45 Millionen Rubel kamen. Die öffentliche Subskription fand am 19. März alten Stils statt. Der Emissionskurs wurde auf 96 Prozent festgesetzt; der Übernahmekurs wurde auf 94 Prozent angegeben. Die russischen offiziösen Zeitungen taten ihr möglichstes, um der Anleihe eine günstige Aufnahme zu sichern. Man wies auf die erfolgreiche Unterbringung der inneren Anleihen in Japan hin und forderte die russischen Kapitalisten auf, nicht nur ihren eigenen pekuniären Vorteil zu verfolgen, sondern durch massenhafte Zeichnung eine große patriotische Manifestation zu veranstalten. Die Zeichnungsresultate sind nicht bekannt geworden. Aus der Tatsache jedoch, daß die Banken nicht nur für einen größeren als den ursprünglich verabredeten Betrag die Option ausübten und daß späterhin die Banken sich bereit fanden, den Sparkassen einen erheblichen Teil des von diesen übernommenen Anleihebetrags abzunehmen, kann man schließen, „daß diese Anleihe sich fortgesetzt guter Nachfrage im Publikum erfreut". („Frankfurter Zeitung" vom 8. Juli 1905.)

Für die Inhaber der Titres bringt die neue Anleihe unter Voraussetzung der Parirückzahlung im Jahre 1917 bei dem Emissionskurs von 96 Prozent eine effektive Verzinsung von 5,5 Prozent, während sie den Fiskus bei dem Übernahmekurs von 94 Prozent mit einer effektiven Verzinsung von 5,85 Prozent belastet. Bei einem Vergleich mit der höheren Rentabilität der im Januar in Deutschland begebenen Anleihe muß man für die letztere diejenige Verzinsung zugrunde legen, die sich bei einer Parirückzahlung am 1. Juli 1917 ergibt (siehe oben S. 1140). Der effektive Zinsertrag für die Obligationeninhaber erscheint demnach bei der inneren russischen Anleihe um 0,3 Prozent größer als bei der im Januar in Deutschland emittierten, während die effektive Zinsbelastung des Staates nahezu die gleiche ist.

Das Ergebnis der Anleihe reichte aus zur Deckung des Geldbedarfs von nicht mehr als zwei Kriegsmonaten. Auch bei dieser Geldbeschaffung konnte es mithin nur für kurze Zeit sein Bewenden haben und die russische Finanzverwaltung mußte auf neue Auskunftsmittel Bedacht nehmen.

Schatzwechsel.

Für eine neue Kreditoperation konnte der inländische Markt, da man diesen soeben erst für einen im Verhältnis zu seiner Leistungsfähigkeit in diesen schwierigen Zeiten recht erheblichen Betrag in Anspruch genommen hatte, nicht in Betracht kommen.

Auf den ausländischen Märkten bestanden anderseits die Schwierigkeiten fort, die im März zum Scheitern der Verhandlungen mit den französischen Finanziers geführt hatten. Zwar meldeten die Zeitungen von Zeit zu Zeit, daß diese Verhandlungen nicht abgebrochen, sondern nur vertagt worden seien; gelegentlich wurde auch von ihrer Wiederaufnahme und von einem nahe bevorstehenden Abschluß berichtet; unmittelbar vor der Seeschlacht in der Tsushima-Straße scheint man in der Tat einer Einigung nahe gewesen zu sein — auf der Basis einer 5prozentigen Anleihe und eines Übernahmekurses von 88 Prozent*) —, aber die Katastrophe der russischen Flotte hat auch diesen erneuten Versuch zum Scheitern gebracht. Möglicherweise hätte Rußland

*) Vgl. „Frankf. Zeitung" vom 24. Mai 1905.

trotz des unglücklichen Verlaufs der militärischen Operationen eine weitere große Auslandsanleihe zu annehmbaren Bedingungen erhalten, wenn es sich zur Verpfändung oder zum Verkauf eines Teiles seiner Staatsbahnen an das eine oder andere ausländische Konsortium entschlossen hätte. Aber alle Behauptungen, daß die russische Finanzverwaltung auf Anregungen dieser Art eingegangen sei, wurden stets prompt dementiert.

In der Tat hat der Verlauf der Dinge gezeigt, daß die russische Finanzverwaltung noch über andere Auskunftsmittel verfügte und daß sie nicht zur Verpfändung oder Veräußerung von Staatseigentum zu greifen brauchte. Schon Mitte April verlautete, daß Rußland vom Auslande neue Mittel erhalten habe; zunächst wurde behauptet, es handle sich um Vorschüsse französischer Banken in Verbindung mit dem bevorstehenden Abschluß der Anleiheverhandlungen; dann aber stellte sich heraus, daß eine ganz neue und selbständige Finanzoperation der russischen Regierung vorlag: die Begebung von 5prozentigen Schatzwechseln mit neunmonatlicher Laufzeit im Betrage von 200 Millionen Rubel; davon sollen 50 Millionen von russischen Banken übernommen und 150 Millionen an das deutsche Konsortium, das die Januaranleihe übernommen hatte, begeben worden sein. Die Ausgabe dieser Schatzwechsel wurde durch einen Ukas vom 3./16. Mai autorisiert; in Wirklichkeit hatte die Begebung schon wesentlich früher begonnen. Abgesehen von den 5 Prozent Diskont erhielten die übernehmenden Banken eine Provision von 1 Prozent, durch die sich die Zinsbelastung dieser Geldbeschaffung für den russischen Staat auf etwa 6,6 Prozent per annum stellte. Der Nettoerlös der Operation dürfte sich auf etwa 190 Millionen Rubel belaufen haben.

Für die russische Regierung, die für den Februar 1906 die Mittel zur Einlösung der Schatzwechsel bereit zu stellen oder sie zu diesem Zeitpunkt durch eine fundierte Anleihe zu ersetzen hat, war auf diese Weise die Schwierigkeit der Geldbeschaffung nur für eine kurze, aber — wie sich gezeigt hat — für den vorliegenden Zweck immerhin ausreichende Zeitspanne überwunden. Nachdem der Friede geschlossen ist, wird die russische Regierung im Februar kommenden Jahres aller Voraussicht nach zu wesentlich günstigeren Bedingungen das zur Einlösung der Schatzwechsel benötigte Geld im Wege einer Anleihe aufbringen können, als es im Mai 1905 möglich gewesen wäre. Für die deutschen Banken war die Form der Schatzwechsel annehmbar, da sie ihnen bei der Flüssigkeit des Geldmarktes eine günstige Anlagegelegenheit vorübergehend freier Mittel bot und da zur Unterbringung der Schatzwechsel nicht auf das für Anleihen in Betracht kommende große Publikum zurückgegriffen werden mußte.

Die zweite innere Anleihe von 1905.

Mit den geschilderten Operationen war der Geldbedarf für den Krieg soweit gedeckt, daß erst zu der Zeit, als die Friedensverhandlungen bereits eingeleitet waren, die russische Regierung mit einer neuen Finanzoperation hervortrat. Durch die Berliner Anleihe, die innere Anleihe und die Schatzwechselbegebung waren der russischen Finanzverwaltung nahezu 600 Millionen Rubel zugeflossen, so daß einschließlich des zu Beginn des Jahres vorhandenen freien Barbestandes die für den Krieg bestimmten Mittel auf rund 700 Millionen Rubel gebracht waren; zuzüglich der im Jahre 1904 noch

nicht verausgabten Summen der für Rechnung des Jahres 1904 angewiesenen Kriegskredite kommt man sogar auf rund 840 Millionen Rubel. Wenn diese Summe nach unserer Schätzung der Kriegskosten für etwa 9 Monate vorhielt, so mußte zum Zweck einer rechtzeitigen Ergänzung im August zu einer neuen Geldbeschaffung geschritten werden. Auch dieses Mal spiegelte sich die allmähliche Aufzehrung der für den Krieg verfügbaren Mittel in dem Stand des Renteiguthabens bei der russischen Reichsbank wieder. Nachdem dieses von 25,9 Millionen Rubel am 1./14. März auf 161,2 Millionen am 1./14. April gebracht worden war, brachten die folgenden Monate — da der Erlös der Schatzwechsel wohl zum weitaus größten Teil im Auslande blieb — einen allmählichen Rückgang, bis der Ausweis vom 23. Juli/5. August — zum ersten und einzigen Male während des Krieges — die staatliche Finanzverwaltung für den allerdings geringfügigen Betrag von 6,8 Millionen Rubel als Schuldner der Bank erscheinen ließ.*) Der folgende Ausweis vom 1./14. August zeigte wieder ein Guthaben von 72,7 Millionen Rubel.

Auch der Anfang August veröffentlichte Kassenabschluß der russischen Finanzverwaltung für die ersten 4 Monate 1905 gestattet einen Einblick in den Stand der russischen Kriegsfinanzen, der für den August eine neue Anleihe nötig machte. Dieser Kassenausweis für die Monate Januar bis April 1905 zeigt folgendes Bild (in Millionen Rubel):

Ordentliche Einnahmen . . .	626,5	Ordentliche Ausgaben	640,2
Außerordentliche " . . .	291,1	Außerordentliche "	355,5
Summe der Einnahmen	917,6	Summe der Ausgaben	995,7

Die Gesamtausgaben überstiegen also in den ersten 4 Monaten 1905 die Gesamteinnahmen um 78 Millionen Rubel, so daß sich danach bis Anfang Mai der Anfang des Jahres vorhandene freie Bestand von 119 Millionen Rubel auf etwa 40 Millionen Rubel vermindert haben würde. Zu berücksichtigen ist jedoch für einen Überschlag der dem russischen Finanzminister zur Verfügung stehenden Mittel, daß in dem oben gegebenen Kassenausweis unter den außerordentlichen Einnahmen noch nicht der volle Ertrag der Berliner Anleihe und der inneren Anleihe in Rechnung gestellt ist, daß vielmehr aus der Berliner Anleihe noch 92 Millionen, aus der inneren Anleihe noch 20 Millionen Rubel an die Finanzverwaltung abzuführen waren. Schlägt man diese 112 Millionen Rubel und ferner den Ertrag der Schatzwechsel mit 190 Millionen dem Anfang Mai noch vorhandenen freien Bestand von 40 Millionen hinzu, so kommt man zu dem Ergebnis, daß vom 1. Mai 1905 an der russischen Regierung insgesamt 343 Millionen Rubel zur Verfügung standen, also eine Deckung des Kriegsbedarfs für etwa 4 Monate.

Der russische Finanzminister wendet sich abermals an den inneren Geldmarkt.

*) Nach dem Ausweis vom 23. Juli/5. August betrug:

das Guthaben der Rentei bei der Hauptbank	74,3 Millionen Rubel,
das Guthaben der lokalen Renteien bei den Bankfilialen	10,3 " "
zusammen . . .	84,6 Millionen Rubel,
das Guthaben der Bankfilialen bei den lokalen Renteien	91,4 " "

so daß als Forderung der Bank an die staatliche Finanzverwaltung verblieb der Betrag von . 6,8 Millionen Rubel.

Am 25. Juli/8. August wurden die Bedingungen für die Emission einer zweiten inneren Anleihe im Betrage von 200 Millionen Rubel festgesetzt. Die Anleihe wurde abermals mit einer 5prozentigen Verzinsung ausgestattet und für alle Zeiten von der Kapitalrentensteuer befreit. Ihre Tilgung soll im Laufe von 48 Jahren erfolgen. Bis zum 1. März 1917 soll die planmäßige Tilgung nicht erhöht und keine Kündigung oder Konversion vorgenommen werden.

Die Unterbringung der Anleihe hat offenbar ihre Schwierigkeiten gehabt. Man hat dieses Mal nicht nur den Sparkassen die volle Hälfte des Anleihebetrages zugewiesen, sondern auch die Staatsbank wurde für einen Betrag von 50 Millionen Rubel zugezogen, während die übrigen großen russischen Banken gleichfalls nur 50 Millionen Rubel übernahmen. Von einer öffentlichen Subskription wurde abgesehen. Die Banken und Sparkassen übernahmen die Anleihe zum Kurse von 95 Prozent und vereinbarten einen Verkaufskurs von 96½ Prozent. Der Übernahmekurs war für die russische Regierung um 1 Prozent günstiger als derjenige der ersten inneren Anleihe im März 1905, ein Ergebnis, das wohl in der Hauptsache durch die starke Hinzuziehung der Sparkassen und der Reichsbank erzielt worden ist.*)

Mit dieser zweiten inneren Anleihe ist der Kreis der finanziellen Kriegsmaßnahmen abgeschlossen. Rußland wird zwar, während ihm die Aufbringung einer Kriegskostenentschädigung erspart geblieben ist, zu dem in großem Umfang notwendigen Retablissement von Heer und Flotte in der nächsten Zeit weitere große Summen beschaffen müssen, und erst, wenn die zu diesem Zwecke erforderlichen Operationen durchgeführt sind, wird sich die Darstellung der finanziellen Seite des ostasiatischen Krieges völlig abschließen lassen. Aber immerhin werden sich diese Operationen nach der Wiederherstellung des Friedens unter anderen und günstigeren Bedingungen vollziehen, als während der Dauer des Krieges selbst.

Die folgende Übersicht faßt die von Rußland aufgenommenen Kriegsanleihen zusammen:

	Millionen Rubel		Effektive Verzinsung		Jährliches Zinserfordernis
	Nennbetrag	Erlös	für die Zeichner	für den Staat	
			Prozent	Prozent	Million. Rubel
A. Auswärtige Anleihen.					
5prozentige Schatzscheine, begeben in Paris im Mai 1904	300,0	282,0	5,25	6,2	15
4½prozentige Anleihe, begeben zu Berlin und Amsterdam im Januar 1905 .	231,5	209,5	5,2 bzw. 5,6[1])	5,8 bzw. 6,6[1])	10,4
5prozentige Schatzwechsel, begeben im Mai 1905 im Nennbetrag von 200 Millionen Rubel; davon im Auslande	150,0	142,9	6,6	6,6	6,75[2])
Summe A. . . .	681,5	634,4			32,15

*) In der Bestimmung, daß der Zinsenlauf der im August abgeschlossenen Anleihe mit dem 1. März 1905 beginnt, hat man eine den Übernehmern der Anleihe gewährte verdeckte Provision sehen wollen, durch die der Übernahmekurs sich effektiv um etwa 2 Prozent niedriger stelle. Die russische Finanzverwaltung hat jedoch erklärt, daß der Zinsenlauf ab 1. März in Rücksicht auf die

	Millionen Rubel		Effektive Verzinsung		Jährliches Zinserfordernis
	Nennbetrag	Erlös	für die Zeichner	für den Staat	
			Prozent	Prozent	Million. Rubel
Übertrag . . .	681,5	634,4			32,15
B. Innere Anleihen.					
3,6prozentige Renteibillete, begeben im August 1904	150,0	150,0	3,6	3,6	5,4
5prozentige innere Anleihe, begeben im März 1905	200,0	188,0	5,5	5,85	10,0
5prozentige Schatzwechsel, begeben im Mai 1905, im Nennbetrage von 200 Millionen Rubel; davon in Rußland	50,0	47,6	6,6	6,6	2,25[2])
5prozentige innere Anleihe, begeben im August 1905	200,0	190,0	5,45[3])	5,7[3])	10,0
Summe B. . . .	600,0	575,6			27,65
Gesamtbetrag . . .	1281 5	1209,0			59,8

[1]) Die erste Ziffer ergibt sich bei einer Rückzahlung der Anleihe nach 12 Jahren, die zweite bei einer Rückzahlung nach 6 Jahren.

[2]) Die Schatzwechsel sind unter Abzug der Zinsen diskontiert worden. Der oben eingesetzte Betrag beruht auf der Voraussetzung, daß Rußland die Wechsel bei Verfall durch eine 4½prozentige Anleihe, die zu Pari übernommen wird, ersetzt.

[3]) Berechnet für eine Rückzahlung im Jahre 1917.

Die Staatsschuld Rußlands hat mithin dem Nennwerte nach im bisherigen Verlaufe durch die Kriegsanleihen eine Steigerung von 6636 Millionen Rubel zu Beginn des Jahres 1904 auf 7 917,5 Millionen Rubel erfahren, also eine Vermehrung um etwa 20 Prozent. Die für die Verzinsung der Staatsschuld (ohne Amortisationsbeträge) erforderliche Summe hat sich von 264,5 Millionen Rubel (Voranschlag für 1904) auf etwa 325 Millionen Rubel erhöht. Von den während des Krieges ausgegebenen neuen Anleihen hat das Ausland nicht viel mehr als die Hälfte aufgenommen, wobei zu beachten ist, daß während des Krieges zeitweise ein nicht unbeträchtlicher Rückfluß von russischen Schuldverschreibungen vom Ausland nach Rußland stattgefunden hat. Man wird der Wahrheit nahe kommen, wenn man die bisher durch den Krieg eingetretene Vermehrung des im Ausland untergebrachten Teils der russischen Staatsschuld auf 1,6 bis 1,7 Milliarden Francs und die Erhöhung des an das Ausland jährlich zu zahlenden Zinsbetrags auf 80 Millionen Francs schätzt.

d. Die Inanspruchnahme der russischen Reichsbank für die Kriegszwecke.

Wir wenden uns nun zu der Frage, wie weit die russische Finanzverwaltung sich für die Kriegszwecke der russischen Reichsbank bedient hat und wie der Stand der Reichsbank sowie der Geldumlauf durch die finanziellen Kriegsmaßnahmen beeinflußt worden sind. Die folgende Tabelle erleichtert die Übersicht der im Stand der russischen Reichsbank während des Krieges eingetretenen Veränderungen.

Übereinstimmung mit der ersten inneren Anleihe gewählt sei und daß die Übernehmer dem Fiskus die vom 1. März bis zum Datum der Übernahme der Anleihe auflaufenden Zinsen zu vergüten haben (Handels- und Industrie-Zeitung vom 12./25. August 1905).

Datum	Millionen Rubel								
	Goldbestand in Rußland	Auslandsguthaben u. Auslandswechsel	Summe des Goldes und der Goldforderungen	Notenumlauf	Überschuß d. Goldes über den Notenumlauf	Guthaben der staatlichen Finanzverwaltung	Kreditgewährung		
							Wechselanlage	Lombardanlage	Zusammen
1./14. Januar 1904	732,9	169,1	902,0	578,7	323,3	383,2	247,8	224,4	472,2
1./14. April "	771,5	76,2	847,7	634,6	213,1	294,1	249,7	202,4	452,1
16./29. Mai "	812,6	39,9	852,5	656,0	196,5	209,3	216,4	201,8	418,2
1./14. Juli "	838,8	100,0	938,8	689,3	249,5	253,3	195,7	194,4	390,1
1./14. Oktober "	837,1	147,4	984,5	823,8	160,7	202,5	181,9	216,2	398,1
1./14. Januar 1905	878,2	147,9	1026,1	856,1	170,0	154,8	169,2	231,1	400,3
1/14. März "	891,9	112,6	1004,5	898,8	105,7	25,9	163,6	220,7	384,3
1./14. April "	907,2	140,6	1047,8	884,3	163,5	161,2	160,6	214,5	375,1
1./14. Juli "	919,0	179,7	1098,7	924,0	174,7	43,7	147,7	209,9	357,6
1./14. September "	913,4	244,6	1158,0	1038,0	120,0	60,2	153,3	228,4	381,7

Die Ausführungen im Dezemberheft 1904 (S. 1079), daß Einwirkungen auf den Stand der Bank allein schon durch die Verfügung über das bei der Bank stehende Renteiguthaben möglich waren und nicht erst durch ein von der Regierung von der Hand gewiesenes direktes Zurückgreifen auf die Goldbestände und das Notenrecht der Bank hervortreten mußten, brauchen hier nicht wiederholt zu werden. Wir können direkt an die dort gegebenen Darlegungen anknüpfen.

Zunächst haben wir festzustellen, daß die bereits im Jahre 1904 beobachtete Steigerung der Notenemission der russischen Reichsbank bei gleichzeitiger Zunahme ihrer Goldbestände sich auch im Jahre 1905 fortgesetzt hat. Die Notenausgabe (das ist die im Bankausweis unter „Notenemission" verzeichnete Summe abzüglich des Kassenbestandes der Bank an eigenen Noten), die Anfang 1904 sich auf 578,7 Millionen Rubel belief, hat am 1./14. Oktober 1904 bereits 823,8 Millionen und am 1./14. Januar 1905 856,1 Millionen Rubel betragen und ist bis zum 1./14. September) auf 1038,0 Millionen Rubel gestiegen. Die Vermehrung des Notenumlaufs gegenüber dem Stand zu Beginn des Jahres 1904 beträgt mithin rund 460 Millionen Rubel. Das in den Bankkassen vorhandene Gold hat sich von 732,9 Millionen Rubel zu Beginn des Jahres 1904 auf 878,2 Millionen am 1./14. Januar 1905 und auf 913,4 Millionen Rubel am 1./14. September vermehrt. Die Zunahme beträgt also hier seit Anfang 1904 etwa 180 Millionen Rubel. Diesen Änderungen im Stande der Reichsbank entspricht eine Änderung im freien Umlauf, die jedoch durch die eigene Goldproduktion Rußlands und durch die Ein- und Ausfuhr von Gold immerhin einige Modifikationen erfährt. Für das Jahr 1904 gibt der neueste Budgetbericht des Finanzministers die Ziffern, aus denen sich die Verschiebungen in den Barbeständen der Bank und der Reichsrentei einerseits, in der Zusammensetzung des freien Geldumlaufs anderseits ergeben.

	Ende 1903	Ende 1904	Zu- bzw. Abnahme
	(Millionen Rubel)		
Gold im freien Verkehr	787	683,3	— 103,7
Silber im freien Verkehr	155	144,5	— 10,5
Metallischer Geldumlauf . . .	942	827,8	— 114,2
Notenumlauf	584	827,9	+ 243,9
Gesamtzirkulation	1 526	1 655,7	+ 129,7
Gold in der Reichsbank und der Reichsrentei	1 058	1 239	+ 181
Silber in der Reichsbank und der Reichsrentei	64	54,1	— 9,9
Gesamter Metallbestand . . .	1 122	1 293,1	+ 171,1

Nach diesen Zahlen hat der Goldumlauf im freien Verkehr um 103,7 Millionen Rubel abgenommen und der Goldbestand der Bank und der Rentei um 181 Millionen Rubel zugenommen, so daß sich insgesamt für das erste Kriegsjahr ein Zuwachs des monetären Goldvorrats Rußlands um 77,3 Millionen Rubel ergibt. Die Handelsstatistik weist einen geringen Einfuhrüberschuß von Gold auf (2,9 Millionen Rubel), die Zunahme des Goldbestandes muß somit ganz überwiegend aus der eigenen Goldgewinnung herrühren.

In der Tat hat sich also ein großer Teil der vermehrten Notenausgabe im Austausche gegen Gold vollzogen. Im Oktoberheft 1904 wurde gesagt, daß es sich der Beurteilung entziehe, wie weit diese Verschiebung sich von selbst vollzogen habe oder durch künstliche Mittel herbeigeführt worden sei. Der neueste Budgetbericht des russischen Finanzministers verbreitet darüber immerhin einiges Licht. Es heißt dort: „In bezug auf die Umlaufsmittel wurde für das Verfahren der Reichsbank während der Kriegszeit der Grundsatz aufgestellt, dem Publikum vollkommen freie Hand in der Wahl der Umlaufsmittel zu lassen, ohne irgendwie die Auszahlung von Gold auf Wunsch der Empfänger zu behindern, jedoch den letzteren auch die Verabfolgung von Kreditscheinen kleiner Stückelung nicht zu verweigern, falls solche bevorzugt werden." Und an einer anderen Stelle heißt es: „Was die mit Zustimmung des Finanzkomitees statthabende Verabfolgung von Kreditbilleten kleiner Stückelung aus den Reichsbankkassen in Sibirien und Ostrußland anbetrifft, so hat die Ausgabe solcher Wertzeichen, die in der Absicht des Finanzministeriums, die Auszahlungen von Gold bei den Operationen der Reichsbank etwas zu vermindern, ihre Erklärung findet, dem inneren Verkehr einen wesentlichen Dienst geleistet und den beabsichtigten Zweck in vollem Maße erreicht. Die durch außergewöhnliche Umstände veranlaßte Aufhebung des Verbots, kleine Kreditbillete aus den Kassen zu verausgaben, sowie der Verpflichtung zur Verabfolgung von Goldmünze bei den seitens der Reichsbank zu leistenden Zahlungen, kam den Wünschen der Bevölkerung entgegen, welche die ihr mehr zusagenden Kreditbillete gern entgegennimmt und sogar verlangt. Dieses Verhalten des Publikums stützt sich auf die Überzeugung von der Festigkeit des durch einen starken Goldvorrat sichergestellten Geldumlaufs, und unter solchen Verhältnissen dürften als beste Arten von Umlaufsmitteln diejenigen erscheinen, welche der Bequemlichkeit der Bevölkerung am meisten entsprechen."

Damit werden die bereits im Oktober 1904 an dieser Stelle ausgesprochenen Vermutungen bestätigt. Die russische Finanzverwaltung hat die „Mobilmachung des

zirkulierenden Geldes" betrieben, indem sie die Maßnahmen rückgängig machte, durch welche sie in den Jahren unmittelbar vor dem Krieg die durch viele Jahrzehnte hindurch an einen Papiergeldumlauf gewöhnte Bevölkerung wieder an den Gebrauch von Hartgeld gewöhnen und den freien Verkehr mit Goldgeld sättigen wollte. Das Verbot der Verausgabung kleiner Noten (von 1, 2 und 5 Rubel) wurde aufgehoben, und an Stelle der Vorschrift, daß die Bankkassen bei Auszahlung von Beträgen prinzipiell Gold anbieten sollten, trat die Vorschrift, prinzipiell in Kreditbilleten zu zahlen und Gold nur auf besonderes Verlangen zu verabfolgen. In der Presse ist allerdings mitunter behauptet worden, die russische Reichsbank sei weiter gegangen und habe zeitweise die Herausgabe von Gold überhaupt verweigert. Das mag in dem einen oder anderen Falle vorgekommen sein, wie ja auch bei uns in Deutschland die Reichsbank zur Einlösung ihrer Noten bei ihren Zweiganstalten nur soweit gesetzlich verpflichtet ist, „als es deren Barbestände und Geldbedürfnisse gestatten". Eine wirkliche Verweigerung der Goldzahlungen seitens der Bank hätte nicht ohne Wirkung auf die russische Valuta bleiben können.

Der sehr ansehnliche Betrag von Kreditbilleten, der über die gleichzeitige Zunahme des Goldbestandes der Bank hinaus zur Ausgabe gelangt ist und der als eine Vermehrung der Gesamtzirkulation erscheint, findet in der Hauptsache seine Erklärung in dem Geldbedarf auf dem Kriegsschauplatze. Dorthin wurden als Zahlungsmittel ausschließlich Kreditbillete versendet und zwar abgesehen von der Ersparnis an Transportkosten usw. schon deshalb, weil die Bevölkerung der Mandschurei Gold als Zahlungsmittel nicht kennt und weil auch die Verwendung von Silbermünzen, die in der Mandschurei nicht nach ihrem Nennwert sondern nur nach ihrem Silbergehalt bewertet werden, unvorteilhaft erschien. Um das Zutrauen der mandschurischen Bevölkerung zu den russischen Kreditbilleten zu festigen, ist — wie der Budgetbericht des Finanzministers mitteilt — an Ort und Stelle ein Silberfonds gebildet worden, vermittels dessen Kreditbillete auf Verlangen gegen das landesübliche Tauschmittel (Silberbarren von bestimmtem Gewicht, genannt „Lan") eingelöst werden. Der Betrag der bis Ende 1904 auf dem Kriegsschauplatz und in den benachbarten Gebieten in Umlauf gebrachten Kreditbillete wird in dem Budgetbericht auf mehr als 100 Millionen Rubel angegeben. Er dürfte sich inzwischen noch beträchtlich vermehrt haben. Der Rückfluß zu der Bank kann sich natürlich nur langsam vollziehen.

Während die soeben geschilderte Ursache der Notenzirkulation keinem Zweifel ausgesetzt ist, muß es als fraglich erscheinen, ob der zweite Grund, den der russische Finanzminister in seinem Budgetbericht für die Steigerung der Notenemission anführt, nämlich „die gewöhnlich im Herbst eintretende Belebung der Handels- und Industrieumsätze", eine irgend erhebliche Wirkung gehabt hat. Dagegen spricht die Tatsache, daß eine ins Gewicht fallende Ausdehnung der Kreditgewährung der russischen Reichsbank im Diskont- und Lombardgeschäft während des Herbstes 1904 nicht eingetreten ist und daß der Betrag der ausgegebenen Noten auch nach der Überwindung der Saison des regelmäßig erhöhten Geldbedarfs seine Steigerung ununterbrochen fortgesetzt hat.

In welchem Zusammenhang steht nun die über die gleichzeitige Vermehrung des Goldvorrats der Bank hinausgehende Zunahme der Notenausgabe mit dem all-

gemeinen Stande der Bank und mit ihrer etwaigen Inanspruchnahme durch die staatliche Finanzverwaltung?

Um dies festzustellen, haben wir zunächst die Veränderungen in den Auslandsguthaben und dem Bestande der Bank an Auslandswechseln zu berücksichtigen. Wir beobachten hier sehr erhebliche Schwankungen, aber im ganzen haben sich die Ziffern auf diesem Konto vom Oktober 1904 an beträchtlich höher gehalten, als in den ersten acht Kriegsmonaten. Der Ausweis vom 1./14. September 1905 verzeichnet für Auslandswechsel und Auslandsguthaben die Summe von 244,6 Millionen Rubel, während der Ausweis vom 16./29. Mai 1904 nur 39,9 Millionen und der Ausweis vom 1./14. Januar 1905 147,9 Millionen verzeichnet hatte. Die Summe des Goldes und der Goldforderungen der Bank betrug zu Beginn des Jahres 1904 902 Millionen Rubel und hat sich bis zum 1./14. September 1905 auf 1158 Millionen — also um 256 Millionen — gesteigert. Der Überschuß des Goldes und der Goldforderungen der Bank über ihre Notenausgabe betrug Anfang 1904 323,3 Millionen, am 1./14. September 1905 120,0 Millionen, was eine Verminderung von 203,3 Millionen Rubel ergibt. Diese Verschiebung in dem Bankstatus findet bei dem Rückgang, den die meisten Aktivposten der Bank aufweisen, ihre Erklärung in den Bewegungen des Renteiguthabens. Dieses hat sich von der stolzen Höhe von 383,2 Millionen Rubel, auf die es zu Beginn des Jahres 1904 im Hinblick auf den drohenden Krieg gebracht worden war, zeitweise bis unter den Nullpunkt verringert und stand am 1./14. September 1905 auf 60,2 Millionen Rubel. Die Verminderung gegenüber dem Stand zu Beginn des Jahres 1904 stellt sich mithin auf 323 Millionen Rubel.

Außer durch diese Verfügung über sein Guthaben, durch welche dieses zeitweise völlig erschöpft wurde, hat der Staat die Bank in den allerletzten Wochen des Krieges bei der Unterbringung der zweiten inneren Anleihe von 1905 in Anspruch genommen. Es wurde oben erwähnt, daß die Bank von dieser Anleihe im Gesamtbetrage von 200 Millionen Rubel einen Anteil von 50 Millionen Rubel übernommen hat. Damit ist die russische Finanzverwaltung nach 17 Kriegsmonaten zum ersten Male dazu übergegangen, sich der Reichsbank für die Zwecke ihrer Geldbeschaffung zu bedienen. Aber auch jetzt hat sie nicht den von finanziell bedrängten Staaten so oft beschrittenen Weg der Erhebung eines ungedeckten Vorschusses bei der Bank gewählt, sondern die weniger bedenkliche Form der Beteiligung der Bank an der Emission einer neu aufzunehmenden Anleihe. Der Bank steht es selbstverständlich frei, die von ihr übernommenen Schuldverschreibungen zu veräußern; aber man muß zugeben, daß die Verhältnisse des Geldmarktes die Bank nötigen konnten, den übernommenen Teil der Obligationen für längere Dauer im eigenen Portefeuille zu behalten. Die tatsächliche Einwirkung der Operation auf den Bankstatus war, daß der Bestand an eigenen Effekten von 54,6 Millionen Rubel am 8./21. August auf 91,4 Millionen Rubel am 16./29. August in die Höhe ging, während der folgende Bankausweis sofort wieder eine Verminderung auf 74,6 Millionen Rubel brachte. Es ist also der Bank offenbar gelungen, sofort einen erheblichen Teil der übernommenen Schuldverschreibungen wieder abzustoßen. Auf alle Fälle wurde der Staat durch die Beteiligung der Bank an der erwähnten Emission nur so lange Schuldner der Bank, als der von der

Bank noch nicht weiter begebene Betrag der von ihr übernommenen Titres das Renteiguthaben überstieg, und das war offensichtlich nur ganz vorübergehend der Fall. Diese Tatsache ist als Symptom bedeutsam, weil sie zeigt, daß bei einem weiteren Fortgang des Krieges eine Inanspruchnahme des Kredits der Reichsbank sich kaum mehr hätte vermeiden lassen. Aber in seiner tatsächlichen Bedeutung ist der Umstand, daß der russische Staat Schuldner der Bank wurde, ganz beträchtlich überschätzt worden. Die Beteiligung einer Zentralnotenbank an Anleiheemissionen ist an sich nichts weniger als unerhört; auch die deutsche Reichsbank ist oft genug als Führerin eines Konsortiums für Übernahme und Emission von Reichsanleihen aufgetreten. Ferner war der von der russischen Reichsbank übernommene Anleihebetrag im Verhältnis zu den Zahlen der anderen Posten des Bankstatus so gering, daß die Gesamtlage der Bank durch diese Operation nicht merkbar berührt wurde. Auch hier drängt sich die Parallele mit der deutschen Reichsbank auf, die durch Übernahme großer Beträge von Reichsschatzanweisungen im Laufe der letzten Jahre wiederholt in erheblicherem Umfange Gläubigerin des Reiches geworden ist und deren Stand durch diese Kreditgewährung an das Reich mitunter sehr fühlbar beeinflußt worden ist, — und das in Friedenszeiten!

Eine objektive Würdigung muß jedenfalls anerkennen, daß die russische Reichsbank aus dem neunzehnmonatlichen, durch innere Wirren erschwerten Kriege in einer immer noch hervorragend starken Position hervorgegangen ist. Ihr Bestand an Gold und jederzeit realisierbaren Goldforderungen hat am Ende des Krieges die enorme Summe von 1135 Millionen Rubel = 2450 Millionen Mark erreicht: er überstieg die Notenausgabe der Bank immer noch um etwa 100 Millionen Rubel, so daß die Bank am Ende des Krieges noch in der Lage war, innerhalb der gesetzlichen Vorschriften ihre Notenausgabe um 400 Millionen = 864 Millionen Mark zu steigern oder von ihrem Goldbestand den gleichen Betrag zu verausgaben. Auch bei einer weiteren Vermehrung ihres Notenumlaufs um den vollen gesetzlich zulässigen Betrag würde sich bei dem gegenwärtigen Goldbestand noch eine Golddeckung von etwa 80 Prozent ergeben, ein Deckungsverhältnis, das wesentlich günstiger ist als dasjenige der meisten europäischen Notenbanken in Friedenszeiten. Auf diese für fünf weitere Kriegsmonate ausreichende Reserve konnte mithin die russische Finanzverwaltung sogar ohne die von anderen Staaten in Kriegsfällen häufig vorgenommene Suspendierung des Bankgesetzes und ohne eine Gefährdung der Valuta zurückgreifen. Beim Versagen aller anderen Geldquellen hätte Rußland im schlimmsten Falle das Bankgesetz aufheben und den Goldschatz der Bank für die Kriegsbedürfnisse zur Verfügung stellen können; es hätte damit allerdings die mit so vielen Opfern durchgeführte Goldwährung preisgegeben, aber dieses Opfer hätte Rußland unabhängig von den ausländischen Geldmärkten zu einer Fortführung des Krieges für ein volles Jahr finanziell instandgesetzt. Gewiß hat Rußland gut daran getan, dieses Opfer nicht zu bringen; aber die Tatsache allein, daß es zu diesem Opfer noch in der Lage war und daß es um diesen Preis über eine so enorme Summe die Verfügung gewinnen konnte, mußte bei der Abwägung der Möglichkeiten einer Fortsetzung des Krieges zu Rußlands Gunsten schwer in die Wagschale fallen und ihm dadurch einen gewaltigen Einfluß auf die Gestaltung der Friedensbedingungen sichern.

e) Gesamtbild der russischen Geldbeschaffung für den Krieg.

Die bisherigen Ausführungen ermöglichen uns einen Überblick über die Gesamtheit der russischen Geldbeschaffung für die Kriegszwecke.

Wir haben gesehen, daß eine Erhöhung der Besteuerung unmittelbar für Kriegszwecke nicht stattgefunden hat, daß vielmehr der immerhin problematische Mehrertrag gewisser Einnahmeerhöhungen in erster Linie für den Dienst der durch den Krieg notwendig gewordenen Anleihen als Deckung dienen sollte. Unter diesem Titel haben wir also einen Ansatz für die Beschaffung von Kriegsgeldern nicht zu machen.

Wir haben ferner gesehen, daß der russische Staat sich der russischen Reichsbank für Kriegszwecke nur insoweit bedient hat, als er einmal sein bei der Bank stehendes Guthaben, das zu Beginn des Krieges eine sehr ansehnliche Summe repräsentierte, mitunter vollständig abgehoben hat, und als er sich ferner der Bank bei der Emission der zweiten inneren Anleihe des Jahres 1905 für einen Betrag von 50 Millionen Rubel bediente. Im ersteren Falle hat der Staat den Kredit der Bank nicht in Anspruch genommen, sondern nur über sein Guthaben verfügt, in der Weise, wie es durch die allmähliche Aufzehrung des für die Kriegszwecke zur Verfügung gestellten „freien Barbestandes der Reichsrentei“ bedingt war (vgl. Oktoberheft 1904 S. 1079). Auch daß die Abhebung des Guthabens in der Form von Banknoten erfolgt, darf nicht über diesen Sachverhalt hinwegtäuschen: die Banknoten sind nicht — wie noch zu Zeiten des türkischen Krieges — als Vorschüsse an den Staat gegeben worden, sondern als Auszahlungen aus dem zu Beginn des Krieges vorhandenen Staatsguthaben. In der Verminderung dieses Guthabens und der gleichzeitigen Steigerung der Notenausgabe kommt mithin lediglich die Verausgabung des „freien Barbestandes der Reichsrentei“ zum Ausdruck. Im zweiten Falle — bei der Beteiligung der Bank an der Übernahme der inneren Anleihe vom August 1905 — hat die Bank allerdings dem Staat gegen die von ihr übernommenen Schuldverschreibungen Geld gegeben, aber der Betrag ist bereits in der durch die Regelung der Anleihen realisierten Summe enthalten. Auch unter dem Titel der russischen Reichsbank ist mithin für die Beschaffung von Kriegsgeldern kein Ansatz einzustellen.

Es verbleiben also die freien Bestände und die Erträgnisse der Anleihen.

I. Für die freien Bestände ergibt sich folgende Rechnung:

Der freie Barbestand der Reichsrentei betrug zu Beginn des Jahres 1904	381	Millionen Rubel
Hierzu tritt der Überschuß des ordentlichen Etats für 1904 mit	107	" "
Ferner der für 1905 veranschlagte Überschuß des ordentlichen Etats mit .	61	" "
Zusammen	549	Millionen Rubel
Davon sind abzusetzen der Betrag der außerordentlichen, nicht mit dem Krieg zusammenhängenden Ausgaben der Jahre 1904 (162 Millionen Rubel) und 1905 (79 Millionen Rubel), soweit er den Betrag der gleichzeitigen außerordentlichen Einnahmen, außer den Anleiheerlösen, (je 3 Millionen Rubel) übersteigt, also	235	" "
Als disponibler Betrag für die Kriegszwecke verbleibt mithin die Summe	314	Millionen Rubel
II. Der Erlös der Kriegsanleihen stellt sich auf (vgl. S. 1147) . . .	1209	" "
Die Summe der von Rußland für den Krieg aufgebrachten oder bereitgestellten Mittel beläuft sich mithin auf	1523	Millionen Rubel

Wie viel von diesem Betrage zur Zeit noch verfügbar ist, darüber ist nichts bekannt. Nach den oben aufgestellten Berechnungen kann der noch nicht verausgabte

Betrag den Erlös der letzten inneren Anleihe, etwa 190 Millionen Rubel, kaum wesentlich übersteigen, so daß die Ausgaben für den Krieg sich bis in den September auf rund 1330 Millionen Rubel belaufen würden; das sind 66½ Millionen Rubel pro Monat. Die endgültige Abwicklung, insbesondere der Rücktransport der Truppen, wird den zur Zeit noch freien Rest jedenfalls absorbieren, und für die Wiederherstellungsarbeiten werden neue große Summen erforderlich werden.

4. Die Einwirkung des Krieges auf Valuta, Staatskredit und Volkswirtschaft.

Über die Kursbewegungen der Rubelnoten auf der Berliner Börse gibt folgende Tabelle Aufschluß:

	höchster Kurs	niedrigster Kurs	Durchschnittskurs		höchster Kurs	niedrigster Kurs	Durchschnittskurs
Kalenderjahr 1903	216,45	216	216,15	November 1904 .	216,30	216	216,12
				Dezember 1904 .	216,15	216	216,03
Januar 1904 . . .	216,10	216	216,03				
Februar 1904 . . .	216,50	216	216,07	Kalenderjahr 1904	216,50	216	216,09
März 1904	216,50	216,05	216,21				
April 1904	216,15	216	216,06	Januar 1905 . . .	216,05	216	216,01
Mai 1904	216,20	216	216,05	Februar 1905 . . .	216,45	216	216,06
Juni 1904	216,10	216	216,02	März 1905	216,05	216	216
Juli 1904	216,05	216	216,01	April 1905	216,15	216	216,01
August 1904 . . .	216,30	216	216,18	Mai 1905	216,40	216	216,06
September 1904 .	216,25	216,05	216,21	Juni 1905	216,10	216	216,01
Oktober 1904 . . .	216,30	216	216,13	Juli 1905	216,10	216	216,01
				August 1905 . . .	216,30	216	216,09

Diese Tabelle zeigt keine ungewöhnlichen Schwankungen des Rubelkurses, der in keinem Falle unter der Parität von 216 Mark für 100 Rubel notiert wurde. Im ganzen lagen die Verhältnisse für die Aufrechterhaltung der Valuta zweifellos günstig. Aus seinen auswärtigen Anleihen hatte der russische Staat hinreichende Summen für den Dienst seiner auswärtigen Schuld und für die Bezahlung seiner Bezüge von Kriegsmaterial usw. zur Verfügung. Die Handelsbilanz Rußlands war ferner im Jahre 1904 infolge einer guten Ernte und relativ hoher Getreidepreise eine ungewöhnlich günstige. Sie zeigte im Vergleich mit den drei Vorjahren folgendes Bild (in Millionen Rubel):

	1904:	1903:	1902:	1901:
Ausfuhr	955	950	825	730
Einfuhr	584	603	529	533
Ausfuhrüberschuß . .	371	347	296	197

Daß unter diesen Verhältnissen ein Export von Gold nicht stattfand, daß vielmehr der ganze Ertrag der russischen Goldgewinnung des Jahres 1904 zuzüglich eines geringfügigen Einfuhrüberschusses im Inlande verblieb, wurde bereits erwähnt.

Trotzdem ist im Laufe des Krieges die Beunruhigung über das zukünftige Schicksal der russischen Valuta, die in den ersten Wochen nach dem Kriegsausbruch durch die Gegenmaßnahmen der russischen Reichsbank so wirksam bekämpft worden war

(vgl. Oktoberheft 1904, S. 1097), in einem Falle erneut in Erscheinung getreten, und zwar in der Zeit unmittelbar nach der Schlacht bei Mukden und dem Scheitern der Verhandlungen über die neue in Frankreich aufzunehmende Anleihe. Am 18. März 1905 verzeichneten mehrere Handelszeitungen die Tatsache, daß — während der Kurs der Rubelnoten auf 216 gehalten wurde — Auszahlungen auf St. Petersburg, und zwar namentlich solche für spätere Termine, zu nicht unerheblich niedrigeren Kursen angeboten wurden; so wurde der Berliner Kurs für sofortige Auszahlungen mit 215¼, für Auszahlungen im Oktober mit 213¼ gemeldet.*) In St. Petersburg hielt sich zwar die amtliche Notiz der fremden Valuten, aber zu dieser soll nur die Kreditkanzlei Devisen an Importeure abgegeben haben, während auf dem freien Markte höhere Kurse für Auszahlungen in London und Berlin bewilligt wurden.**) Die Gründe für diese Entwicklung wurden verschieden angegeben. Es wurde davon gesprochen, daß von Paris und London aus mit starken Blankoabgaben in russischer Valuta auf dem Berliner Markte vorgegangen werde. Von anderer Seite wurde das Angebot russischer Auszahlungen auf Exporteure zurückgeführt, die sich aus Furcht vor einem Rückgang der russischen Valuta rechtzeitig zu decken suchten. Teilweise wurden die Vorgänge durch ein starkes Zurückströmen russischer Fonds aus dem Auslande erklärt. Vermutlich haben alle diese Momente zusammengewirkt. Eine nachhaltige Wirkung haben sie jedoch nicht hervorgebracht. Als es sich herausstellte, daß die Petersburger Auszahlungskurse nur innerhalb enger Grenzen nachgaben, trat bald wieder Beruhigung ein. In den letzten Tagen (zweite Septemberhälfte) ist der Berliner Rubelkurs unter der Einwirkung der russischen Getreideausfuhr zeitweise auf 216,50 und darüber gestiegen.

Stärker als die russische Valuta wurden die Kurse der russischen Wertpapiere durch die militärischen Ereignisse und die Wirren im Innern in Mitleidenschaft gezogen (vgl. die Tabelle auf S. 1179). Nachdem sich die russische 4prozentige Rente (Londoner Notierung der 4prozentigen Anleihe von 1889, II. Serie)***) von ihrem tiefsten Stand — 88,25 im Mai 1904 — trotz der Schlachten bei Liauyang und am Schaho im November und Dezember 1904 bis zeitweise auf 93,25 Prozent erholt hatte, brachte Anfang Januar 1905 der Fall von Port Arthur einen Kurssturz bis auf 90, und die Arbeiterunruhen in Petersburg drückten am 23. Januar den Kurs sogar bis auf 87,50. Zwar trat im Februar wieder eine Erholung bis auf 91,25 ein, aber der Ausgang der Schlacht bei Mukden warf den Kurs bis auf 87. In den folgenden zwei Monaten hielt sich der Kurs zwischen 87 und 89. Die Vernichtung der russischen Flotte in der Tsushimastraße (Ende Mai) übte merkwürdigerweise nur eine geringfügige Wirkung auf die Kurse aus; sie warf diese von 89 für wenige Tage zu Anfang Juni auf 87,50, aber diese Kurseinbuße wurde nicht nur alsbald wieder eingeholt, sondern bis zum 14. Juni wurde sogar eine Steigerung bis auf 91 erreicht. Die einzige Erklärung liegt darin, daß man sich allgemein sagte, jetzt werde Rußland Frieden machen. Als sich diese Hoffnung nicht verwirklichte, trat ein neuer Kursrückgang ein,

*) „Berliner Tageblatt" vom 18. März 1905.

**) „Frankfurter Zeitung" vom 26. März 1905.

***) Zur Erleichterung der Vergleichung mit der Entwicklung der 4prozentigen japanischen Anleihe, die nur in London notiert wird, sind auch für die russische Anleihe die Londoner Notizen zugrunde gelegt.

der durch die inneren Unruhen wesentlich verschärft wurde und in den Tagen nach der Meuterei des „Knjäs Potemkin" mit 86,25 am 12. Juli den tiefsten Punkt erreichte.

Nach der Einleitung der Friedensverhandlungen schwankte der Kurs in engen Grenzen je nach dem Stand der Friedensaussichten. Als Ende August die Kunde von der Einigung der beiderseitigen Unterhändler auf einer Grundlage, die Rußland die Leistung einer Kriegskostenentschädigung ersparte, die Börsen überraschte, stieg der Kurs der russischen 4prozentigen Anleihe von 88,75 am 29. auf 94,25 am 30. und 94,75 am 31. August. Damit war wieder ein Kursniveau erreicht, das nur um etwa 4 Prozent hinter dem zu Beginn des Jahres 1904 bestehenden zurückbleibt, und das nach einem 19monatlichen Krieg, der Rußland $1^1/_2$ Milliarden Rubel an baren Aufwendungen gekostet hat.

Es ist nicht populär, an den russischen Finanzen und ihrer Leitung etwas gut zu finden; wer es trotzdem tut, setzt sich Verdächtigungen und persönlichen Invektiven aus. Wenn man die Dinge, wie sie sich vor unseren Augen abgespielt haben, mit Unbefangenheit und ohne Vorurteil ansieht, wird man trotzdem nicht umhin können, zuzugestehen, daß der russische Staatskredit in den schweren Zeiten des ostasiatischen Krieges und der inneren Erschütterungen sich beachtenswert gut gehalten hat. Das ist kein Urteil, über das man streiten kann, und keine Voraussage, über deren Verwirklichung die Zukunft noch zu entscheiden hätte, sondern eine vor uns liegende Tatsache, die auch der blindeste Fanatiker nicht wegzuleugnen vermag. Rußland hat in einem von Anfang bis zu Ende unglücklichen Kriege und in einer Zeit schwerer innerer Krisen Anleihen im Betrage von nahezu 1300 Millionen Rubel aufgenommen und damit seine Schuld um etwa 20 Prozent vermehrt. Es hat diese großen Beträge zu relativ leichten Bedingungen aufgebracht; für keine seiner 5prozentigen Anleihen hat es sich mit einem geringeren Emissionskurs als 96 Prozent begnügen müssen, während z. B. der Norddeutsche Bund im Jahre 1870 für seine 5prozentige Kriegsanleihe nur einen Kurs von 88 Prozent und Frankreich für seine 5prozentige Anleihe, die es nach dem Friedensschluß zur Deckung der Kriegskostenentschädigung aufnahm, nur einen Kurs von etwa 80 Prozent erzielt hat. Auch wenn man die seither eingetretene Senkung des allgemeinen Zinsniveaus berücksichtigt, fällt der Vergleich zugunsten Rußlands aus. Die Kurse der russischen 4prozentigen Anleihen haben ferner während des Krieges im schlimmsten Fall eine Kurseinbuße von 12 bis 13 Prozent erlitten, von 98 bis 99 Prozent auf etwa 86 Prozent. Man vergleiche damit die Entwicklung der Rentenkurse in früheren Kriegen. Der Krimkrieg warf den Stand der 5prozentigen Anleihe von $102^1/_2$ auf 70 Prozent; der siegreiche russisch-türkische Krieg warf die 5prozentige Anleihe von 104 auf $73^3/_8$ Prozent. Man vergegenwärtige sich ferner, daß 4prozentige russische Anleihen in den Jahren 1880 bis 1883 zwischen 75 und 68 Prozent notierten, mit einer nach abwärts gerichteten Kurstendenz, und daß heute nach Überwindung eines unglücklichen und kostspieligen Krieges die 4prozentige russische Anleihe in London zwischen 94 und 95 steht. Man halte sich ferner vor Augen, daß sowohl der Krimkrieg als auch der russisch-türkische Krieg eine beträchtliche Entwertung der russischen Valuta herbeigeführt hatte, daß sogar das reiche Frankreich sich im Kriege von 1870 genötigt sah, in erheblichem Umfang Schuldner seiner Zentralbank zu werden und die Bareinlösung der von dieser ausgegebenen Noten zu

suspendieren, während die russische Valuta aus dem ostasiatischen Kriege intakt hervorgegangen ist und die russische Reichsbank über einen enormen und ihre Notenausgabe immer noch übersteigenden Goldbestand verfügt. Gewiß, es gibt Leute, welche die staunenswerte Festigkeit der russischen Rentenkurse während des Krieges auf allerlei künstliche Machenschaften, insbesondere auf geschickte Interventionskäufe zurückführen. Es mag in der Tat sein, daß es die russische Finanzverwaltung verstanden hat, zeitweise durch rechtzeitiges Eingreifen — direktes oder indirektes — einem umfangreicheren Kurssturz vorzubeugen. Jedenfalls aber kann es sich nur um vereinzelte Fälle und um ein Eingreifen mit relativ geringen Mitteln gehandelt haben; denn wenn die russische Regierung, statt neue Anleihen unterzubringen, ihre verfügbaren Gelder in größerem Umfang zum Rückkauf eigener Renten verwendet hätte, dann wäre sie bald am Ende ihrer Mittel gewesen. Hat es aber die russische Regierung verstanden, mit kleinen Mitteln die große Wirkung zu erzielen, den Kurs ihrer Anleihen in einer so bedrängten Zeit und bei der notgedrungenen Vermehrung ihrer Schuld zu halten, so hat sie damit eine Geschicklichkeit bewiesen, die man jedem Finanzminister wünschen möchte, die aber bekanntlich nur wenige besitzen. Man darf jedoch nicht zu viel auf das Konto dieser kleinen Künste schreiben; denn diese hätten mit Notwendigkeit versagen müssen, wenn nicht die gewaltige Arbeitsleistung, welche die russische Finanzverwaltung in den zwei Jahrzehnten vor dem Krieg vollbracht hat, in Verbindung mit der Pünktlichkeit, mit der Rußland bisher stets seine Zahlungsverpflichtungen erfüllt hat, die Grundlagen des russischen Staatskredits ganz erheblich befestigt hätte. Wäre das Werk der Konsolidierung der russischen Finanzen nur der eitle Schein, für den es so viele auf den billigen Mut ihrer populären Überzeugung höchst stolze Leute ausgeben, wann anders hätte sich das zeigen müssen, als in den schweren Zeiten, die Rußland in den letzten zwanzig Monaten durchgemacht hat?

Die Anerkennung der Tatsache, daß die russischen Finanzen die Feuerprobe eines kostspieligen und unglücklichen Krieges und gleichzeitiger innerer Erschütterungen bisher so gut überstanden haben, wie man es dem eigenen Vaterlande für ernste Zeiten nur wünschen kann, enthält — dies sei ausdrücklich konstatiert — weder ein Urteil über die russische Volkswirtschaft noch eine Voraussage über das künftige Schicksal des russischen Staatskredits.

Wer selbst von einer Tendenz besessen ist, sieht Tendenz in allem, was seinen Gedankengang schneidet. Die Leute, die aus irgend welchen Gesichtspunkten erbittert gegen alles Russische ankämpfen, haben meinen früheren Ausführungen in der Marine-Rundschau Tendenzen untergeschoben, die mir gänzlich fern liegen. Herr Regierungsrat Martin mag Einspruch dagegen erheben, daß künftighin noch eine russische Anleihe auf deutschen Börsen zugelassen wird, und den deutschen Kapitalisten raten, ihre russischen Werte sobald wie möglich zu veräußern; ich meinerseits halte mich weder zu einem Einspruch oder einer Fürsprache bei einer Börsenzulassungsstelle noch zu einem Rat an unsere Kapitalisten für berufen. Für mich kam und kommt es nur darauf an, Tatsachen in das Licht zu rücken, die für uns an sich schon von Bedeutung sind und von denen wir für die Gestaltung unserer eigenen Verhältnisse lernen können, und letzteres können wir auf dem Gebiet der Finanzpolitik sogar von dem vielgeschmähten Rußland. Weil es für mich auf keinerlei Tendenz ankommt, ist es mir nicht eingefallen,

die russischen Verhältnisse in Bausch und Bogen als glänzend hinzustellen und irgend etwas über die zukünftige Gestaltung der finanziellen und wirtschaftlichen Verhältnisse Rußlands auszusagen. Ich habe vielmehr bereits in meinem ersten Aufsatz ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die finanzielle Situation eines Staates nur im Zusammenhang mit seinen wirtschaftlichen Verhältnissen gründlich beurteilt werden kann; daß in der Zeit der Konsolidierung der russischen Finanzen häufig genug widrige Verhältnisse die russische Volkswirtschaft schwer geschädigt und das finanzielle System auf eine schwere Probe gestellt haben; daß die Steigerung der Einnahmen und die Erzielung von Überschüssen der russischen Volkswirtschaft schwere Opfer auferlegt hat, die namentlich in ungünstigen Zeiten hart empfunden wurden. Allerdings schien mir die Gerechtigkeit und Wahrhaftigkeit die Anerkennung zu verlangen, daß diese Opfer nicht ohne einen heute schon sichtbaren Erfolg im Interesse der Entwicklung der russischen Volkswirtschaft selbst gebracht werden: daß die Konsolidierung der Staatsfinanzen und die Währungsreform die Heranziehung des für die Entwicklung der russischen Volkswirtschaft nötigen Kapitals außerordentlich erleichtert hat; daß der im wesentlichen durch die Konsolidierung der Finanzen ermöglichte Ausbau des Eisenbahnnetzes für die russische Volkswirtschaft — insbesondere für den Getreideexport und die Verteilung des Getreides im Innern — einen Vorteil von gar nicht abzuschätzender Bedeutung darstellt; daß die Fortschritte in der Entwicklung von Bergbau und Industrie während der letzten zwei Jahrzehnte unverkennbar sind. Anderseits wurde von mir ausdrücklich betont, daß für die Zukunft der russischen Finanz- und Volkswirtschaft eine Gesundung der durch alte Fehler sehr schwierig gestalteten Agrarverhältnisse von der größten Bedeutung ist. Nichts liegt mir ferner, als diese Schwierigkeiten und Gefahren zu bestreiten. Aber gerade wer diese Momente mit in Rechnung stellt, darf umso weniger der russischen Finanzpolitik der letzten Jahrzehnte die Anerkennung dafür versagen, daß es ihr trotz der in Vergleich mit Westeuropa rückständigen wirtschaftlichen Verhältnisse und trotz des noch gering entwickelten Volkswohlstandes gelungen ist, die Staatsfinanzen aus der völligen Verwirrung, in der sie sich nach dem Orientkrieg befanden, zu einer schweren Stürmen gewachsenen Festigung zu führen. Auch hier drängt sich die Parallele mit unseren eigenen Verhältnissen auf. Wenn man von dem Rußland der letzten zwei Jahrzehnte sagen kann, daß vielleicht noch nie ein Staat mit so geringem privaten Wohlstande es zu einer solchen Höhe seines öffentlichen Kredits gebracht hat, so gilt für Deutschland leider das Gegenteil. Es ist wohl einzig in der Geschichte, daß ein Staat bei einer solchen Zunahme des privaten Wohlstandes und bei einem solchen Aufschwung seiner Volkswirtschaft, wie ihn Deutschland in den letzten Jahrzehnten zu verzeichnen hat, in seinen öffentlichen Finanzen derartig viel zu wünschen übrig läßt, wie heute das Deutsche Reich.

Wie weit die russischen Finanzen durch den Krieg beeinträchtigt worden sind, das wird sich endgültig erst übersehen lassen, wenn man die wirtschaftlichen Wirkungen des Krieges besser als heute beurteilen kann. Der Krieg selbst, der sich ja an den äußersten Grenzen des Reichs im fernen Osten abspielte, scheint bisher an sich einen bemerkenswerten Einfluß auf die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht ausgeübt zu haben. Die Kosten des Krieges sind nicht durch erhöhte Besteuerung usw. unmittelbar der russischen Volkswirtschaft auferlegt worden, sondern sie wurden so gut wie ausschließlich aus

bereiten Beständen und Anleihen bestritten. Die Belastung mit den Zinsen und der Tilgung der Kriegsanleihen muß ihre Wirkung erst noch äußern. Daß der Krieg nichtsdestoweniger gewisse Stockungen im Kreditverkehr mit sich brachte, daß in einzelnen Industrien mehr oder weniger schwere Störungen im Betrieb und Stockungen im Absatz hervortraten, braucht ebensowenig wunder zu nehmen, wie daß andere Industrien, die für den Kriegsbedarf arbeiteten, ihre Lage verbessert sahen. Eine ganz besondere Erleichterung für die russische Volkswirtschaft waren bei dem enormen Überwiegen der bäuerlichen Bevölkerung der günstige Ernteausfall und die günstigen Weltmarktspreise für Getreide im Jahre 1904. Der Budgetbericht des Finanzministers für 1905 gibt den Rohertrag an Kornfrüchten in 72 Gouvernements- usw. Gebieten folgendermaßen an:

1899—1903 durchschnittlich	3,646	Millionen Pud
1902	4,108	" "
1903	3,923	" "
1904	4,371	" "

Der Wert der Getreideausfuhr im Jahre 1904 hat 495,3 Millionen Rubel betragen gegen 477,6 und 432,1 Millionen in den beiden Vorjahren. Trotz dieser Steigerung war die Ausfuhrmenge etwas geringer als im Jahre 1903 (648,0 Millionen gegen 650,4 Millionen Pud). Der Mehrertrag der Ernte ist also dem Kriegsbedarf und der inländischen Bevölkerung zugute gekommen.

Weit bedenklicher als die Wirkungen des Krieges selbst sind diejenigen der inneren Unruhen. Durch die Arbeitseinstellungen und die Zerstörung industrieller Kapitalien jeder Art leidet nicht nur die augenblickliche Ergiebigkeit der Produktion, sondern werden auch die produktiven Kräfte des Landes für Jahre hinaus geschädigt. Man denke nur an die verheerenden Folgen der Unruhen im Kaukasus für die russische Naphthagewinnung und für alle von dieser abhängenden Unternehmungen. Dazu kommen die teilweise recht ungünstig lautenden Nachrichten über die Ernte des laufenden Jahres. Das alles sind Momente, die nicht gerade geeignet sind, der russischen Volkswirtschaft die sich aus den Kosten des Krieges ergebende neue finanzielle Belastung zu erleichtern. Für das künftige Schicksal der russischen Staatsfinanzen wird es vor allem darauf ankommen, ob es gelingt, den Frieden im Innern auf einer Grundlage wiederherzustellen, die ein gedeihliches wirtschaftliches Arbeiten und eine fortschreitende Nutzbarmachung der unbestreitbar großen natürlichen Hilfsquellen ermöglicht; ob es gelingt, die notwendigen ökonomischen Reformen namentlich auf agrarischem Gebiete zu einem guten Ende zu führen; und schließlich, ob es gelingt, dem russischen Reiche für einen hinreichend großen Zeitraum neue große Opfer für seine auswärtige Politik zu ersparen.

Wer alle diese Hauptfragen und alle die zahlreichen Nebenfragen, die im Gang der Dinge eine unvorhergesehene Bedeutung erlangen können, heute schon zu beantworten sich getraut, der mag unter die Wahrsager und Propheten gehen. Eine Statistik und eine Geschichte der Zukunft sind noch ungegründete Wissenschaften.

II. Japan.

Während für Rußland im Jahre 1905 der ungünstige Verlauf der militärischen Operationen und die Unruhen im Innern eine Bedrohung des Staatskredits bildeten und die Beschaffung der für den Krieg erforderlichen Gelder erschwerten, haben für Japan die glänzenden Erfolge von Heer und Flotte nicht nur die Opferwilligkeit der einheimischen Bevölkerung gegenüber einer ungewöhnlichen Anspannung der Steuerbelastung und den wiederholten inneren Anleihen wachgehalten, sondern auch auf den westlichen Geldmärkten den japanischen Finanzoperationen in einer Weise den Boden bereitet, daß Japan für seine Kreditansprüche im Jahre 1905 günstigere Bedingungen fand, als im ersten Kriegsjahre. Die Intelligenz und die Umsicht, die Tatkraft und Elastizität, die Schulung und Disziplin, die das japanische Volk unter den Waffen bekundete, weckten und steigerten das Vertrauen in die wirtschaftliche und finanzielle Zukunft des Landes in einem ungeahnten Maße und halfen so die enormen Schwierigkeiten zu überwinden, die der Krieg vor der noch in den Anfängen ihrer Entwicklung stehenden japanischen Finanzkraft aufzutürmen schien.

1. Normales Budget und Kriegsbudget für 1905.

Auch für die Beurteilung der finanziellen Kriegführung Japans im Jahre 1905 haben wir uns — ebenso wie das bei Rußland geschehen ist — zunächst ein Bild von der allgemeinen Finanzgebahrung, wie sie sich unter der Einwirkung des Krieges gestaltet hat, zu machen.

Allerdings sind wir hier nicht in der Lage, bereits Nachweisungen über die Durchführung des Budgets für das erste Kriegsjahr zu geben. Das japanische Rechnungsjahr fällt nicht, wie das russische, mit dem Kalenderjahr zusammen, sondern läuft, wie das deutsche, vom 1. April bis zum 31. März. Nachweisungen über die Durchführung des Budgets liegen bisher erst für das Rechnungsjahr 1903/04 vor, in das nur die beiden ersten Kriegsmonate fallen. Gegenüber dem im Oktoberheft 1904 (S. 1051) mitgeteilten Voranschlag hat die Durchführung des Budgets für 1903/04 folgendes Ergebnis gehabt (in Millionen Yen):

	Voranschlag:	Rechnungsabschluß:	Rechnungsabschluß gegenüber Voranschlag:
Ordentlicher Etat:			
Einnahmen	231,8	224,2	— 7,6
Ausgaben	178,5	169,8	— 8,7*)
Einnahmenüberschuß . . .	53,3	54,4	+ 1,1
Außerordentlicher Etat:			
Einnahmen	19,9	36,0	+ 16,1
Ausgaben	66,3	79,8	+ 13,5
Ausgabenüberschuß . . .	46,4	43,8	— 2,6
Überschuß des Gesamtbudgets	6,9	10,6	+ 3,7

Das Zurückbleiben der ordentlichen Einnahmen hinter dem Voranschlag beruht ausschließlich darauf, daß infolge der ungünstigen Reisernte des Jahres 1903 die für das

*) Die Minderausgabe erklärt sich zum großen Teil daraus, daß für den Dienst der Staatsschuld, für den 42,4 Millionen Yen veranschlagt waren, infolge verminderter Tilgung nur 36,5 Millionen Yen effektiv verausgabt worden sind.

japanische Budget so wichtige Sakesteuer einen Ausfall von 13,7 Millionen Yen erfuhr, der nur teilweise durch Mehrerträgnisse anderer Einnahmezweige ausgeglichen wurde. Das Zurückbleiben der ordentlichen Ausgaben hinter dem Voranschlag sowie die Verschiebungen im außerordentlichen Etat stehen bereits mit dem Kriege im Zusammenhang.

Der für das Jahr 1904/05 aufgestellte Voranschlag wurde bereits im Oktoberheft 1904 (Seite 1085 ff.) besprochen. Es wurde gezeigt, daß man in Japan, ebenso wie es in Rußland geschehen ist, das Kriegsbudget von dem Friedensbudget getrennt gehalten hat. Auf das Kriegsbudget kamen die für den Krieg zur Verfügung gestellten, teilweise durch eine Beschränkung der in dem normalen Budget für 1904/05 bereits vorgesehenen Ausgaben bewirkten Überschüsse, ferner die zur Deckung der Kriegsausgaben neu auferlegten Steuern und vorgenommenen Steuererhöhungen sowie die Ergebnisse des neu eingeführten Tabakfabrikationsmonopols; außerdem die Übertragungen aus Spezialfonds und die Ergebnisse der Kriegsanleihen.

Auch für das Jahr 1905/06 ist das Budget in analoger Weise aufgestellt worden. Die Vergleichung dieses Budgets mit dem vorjährigen wird jedoch dadurch sehr erschwert, daß die Erträgnisse der bereits im Vorjahre eingeführten außerordentlichen Kriegssteuern und des Tabakmonopols in dem normalen Budget mit berücksichtigt sind, während in dem Kriegsbudget nur die Ergebnisse der abermals neu eingeführten und abermals erhöhten Steuern sowie die Erträgnisse des neuen Salzmonopols — also nur die speziell für das Jahr 1905/06 neu geschaffenen Einnahmen — berücksichtigt sind. Das Erträgnis der bereits im Jahre 1904/05 in Kraft befindlichen außerordentlichen Kriegsauflagen wird durch diese Buchung natürlich nicht beseitigt; es erscheint im Kriegsbudget nur in anderer Form, nämlich als enormer Überschuß des normalen Etats.

Um bei dieser Änderung der Buchungsmethode, deren Zweck nicht recht ersichtlich ist, die Vergleichung des Budgets für 1904/05 und 1905/06 zu erleichtern, sind in dem neuesten „finanziellen und volkswirtschaftlichen Jahrbuch von Japan“ (5. Jahrgang, 1905) dem Budget für 1904/05 gleichfalls die veranschlagten Einkünfte aus den außerordentlichen Steuern und dem Tabaksmonopol hinzugefügt; ferner sind die an diesem Budget nachträglich vorgenommenen Ausgabereduktionen sowie die durch ein Ergänzungsbudget gebotenen Modifikationen berücksichtigt; dabei ist auch unter die außerordentlichen Ausgaben ein nicht näher erläuterter Betrag der Kriegsausgaben gebracht worden. Es ergibt sich daraus folgendes Bild für die Gestaltung des normalen Budgets, das aber in Wirklichkeit bereits den erwähnten Teil der Kriegseinnahmen enthält:

(Millionen Yen)

	Ursprüngliches Budget f. 1904/05:	Modifiziertes Budget f. 1904/05:	Budget für 1905/06:
Ordentliche Einnahmen . . .	217,6	281,2	296,9
Außerordentliche Einnahmen . .	12,2	12,3	8,7
Zusammen	229,8	293,5	305,6
Ordentliche Ausgaben	171,7	149,7	179,2
Außerordentliche Ausgaben . .	51,5	137,7	32,8
Zusammen	223,2	287,4	212,0
Überschuß des Gesamtbudgets .	6,6	6,1	93,6

Eine exakte Vergleichung wird auch durch diese Übersicht nicht ermöglicht, insbesondere nicht bei den außerordentlichen Ausgaben. Am meisten ist die Vergleichbarkeit bei den ordentlichen Einnahmen vorhanden, deren Zunahme von dem „Jahrbuch" auf die wirtschaftliche Entwicklung und die Steigerung des nationalen Wohlstandes, auf die Vermehrung der Erträgnisse des Kampfermonopols und der Staatsbahnen sowie auf die Tatsache zurückgeführt wird, daß die Steuererhöhungen und das erweiterte Tabakmonopol nicht während des ganzen Rechnungsjahres 1904 in Wirksamkeit waren.

Zu dem normalen Budget für 1905/06, das, wie gesagt, nur cum grano salis als „normal" bezeichnet werden kann, tritt das Kriegsbudget.

Dieses umfaßt die eigentlichen Kriegsausgaben in Höhe von 700 Millionen Yen und einen außerordentlichen Reservefonds von 80 Millionen Yen, der ebenso wie der für das Jahr 1904/05 im Kriegsbudget bereitgestellte außerordentliche Reservefonds von 40 Millionen Yen „zur Bestreitung von Ausgaben für diplomatische und andere Staatsangelegenheiten, welche mit dem Kriege zusammenhängen", dienen soll. Insgesamt wurden also die Kriegsausgaben für 1905/06 auf den Betrag von 780 Millionen Yen — gegen 576 Millionen für 1904/05 — veranschlagt.

Diese Ausgaben sollen in folgenden Einnahmen ihre Deckung finden:

1. Überschuß des normalen Budgets (93,7 Millionen Yen), vermehrt um die im normalen Budget für Heer und Flotte ausgeworfenen Beträge (31,2 Millionen Yen)	124,9	Millionen Yen,
2. Übertragungen aus Spezialfonds	8,0	„ „
3. Vermehrte Einnahmen aus neu eingeführten und erhöhten Steuern sowie aus dem Salzmonopol	74,1	„ „
4. Freiwillige Beiträge und verschiedene Einnahmen	2,0	„ „
5. Erlös von Anleihen und Schatzscheinen	571,0	„ „
Summe . . .	780,0	Millionen Yen.

Der unter 1. aufgeführte Betrag enthält in dem Überschuß des normalen Budgets für 1905/06 aus den oben angeführten Gründen den Ertrag der bereits im Jahre 1904/05 in Kraft gesetzten außerordentlichen Kriegssteuern und des Tabakmonopols, und zwar berechnet sich dieser Ertrag auf 76,5 Millionen Yen, während der Rest von 48,4 Millionen Yen auf Verkürzung von Ausgaben (einschl. der Überweisung der im normalen Etat für Heer und Flotte ausgeworfenen Summen auf den Kriegsetat) entfällt. Genau genommen sind mithin in der obigen Aufstellung die unter 1. und 3. angeführten Ziffern dahin richtigzustellen, daß unter 1. die Summe der Überschüsse und Ausgabeeinschränkungen mit 48,4 Millionen Yen und unter 3. der Ertrag der erhöhten und neuen Steuern sowie des Tabak- und Salzmonopols mit 150,6 Millionen Yen erscheint.

Zusammen mit den bereits für 1904/05 zur Verfügung gestellten Deckungsmitteln ergeben die für 1905/06 bewilligten Kriegskredite folgendes Bild der Geldbeschaffung für den Krieg. Für den Krieg wurden ausgeworfen:

1. Durch Kaiserliche Notverordnung vom 28. Dezember 1903 . . .	156	Millionen Yen,
2. Durch das Kriegsbudget für 1904/05 an eigentlichen Kriegsausgaben 380 Millionen Yen und für den besonderen Reservefonds 40 Millionen Yen, zusammen	420	„ „
3. Durch das Kriegsbudget für 1905/06 an eigentlichen Kriegsausgaben 700 Millionen Yen und für den besonderen Reservefonds 80 Millionen Yen, zusammen	780	„ „
Gesamtbetrag der Kriegskredite . . .	1356	Millionen Yen.

Als Deckungsmittel wurden bewilligt:

	(Millionen Yen) 1904/05:	1905/06:	Zusammen:
1. Aus Überschüssen und Einschränkungen von Ausgaben	48,0	48,4	96,4
2. Aus Spezialfonds	55,0	8,0	63,0
3. Aus neuen und erhöhten Steuern, Tabak- und Salzmonopol	62,0	150,6	212,6
4. Aus freiwilligen Beiträgen und verschiedenen Einnahmen	—	2,0	2,0
5. Aus öffentlichen Anleihen	380,0	571,0	951,0
6. Aus sonstigen Darlehen	31,0	—	31,0
Zusammen	576,0	780,0	1356,0

Im nachstehenden soll die Durchführung dieses Voranschlages im einzelnen betrachtet werden.

2. Die Geldbeschaffung für den Krieg.

a. Die Einnahmesteigerung.

Im Oktoberheft 1904 (Seite 1086) wurde geschildert, welche großen Anstrengungen die japanische Finanzverwaltung sofort vom Beginn des Krieges an machte, um einen Teil der Kriegskosten durch eine Erhöhung der Besteuerung zu decken. Schon im Kriegsbudget für 1904/05 sind die wichtigsten Steuern sowie die Stempelgebühren erhöht, neue Steuern eingeführt und das Tabakmonopol erweitert worden; den Gesamtertrag schätzte man auf 62 Millionen Yen, während in dem normalen Budget für 1904/05 der Ertrag der Steuern, Stempelgebühren und des Tabakmonopols auf insgesamt 170,4 Millionen Yen veranschlagt war, so daß also die Mehrbelastung etwa 37 Prozent ausmachte.

Zu diesen Steuererhöhungen traten im Kriegsbudget für 1905/06 weitere in noch größerem Umfange hinzu. Insbesondere erfuhren eine neue, sehr erhebliche Steigerung: die Grundsteuer, die Einkommensteuer, die Gewerbesteuer, die Zuckersteuer, die Minensteuer, die Zölle; neu eingeführt wurden eine Steuer auf Eisenbahn-, Straßenbahn- und Schiffsfahrscheine, eine Erbschaftssteuer und das im Jahre vorher abgelehnte Salzmonopol; ferner wurde die im Vorjahre auf wollene Gewebe gelegte Steuer auf sämtliche Arten von Geweben ausgedehnt, und schließlich erfuhren die Stempelgebühren eine sehr beträchtliche Erhöhung. Wie oben bereits gesagt, erwartet man für 1905/06 von diesem neuen Anziehen der Steuerschraube einen Mehrertrag von etwa 74 Millionen Yen und von den neuen zuzüglich der weiterbestehenden, schon im Vorjahre eingeführten Kriegssteuern einen Mehrertrag von etwa 150 Millionen Yen; das sind nahezu 90 Prozent des im normalen Budget für 1904/05 veranschlagten Ertrages der Steuern, Stempel und Monopole.

Natürlich hat diese erhöhte Belastung nicht alle Steuern gleichmäßig getroffen, zumal da z. B. die Getränkesteuer, die vor dem Kriege in manchen Jahren mehr als ein Viertel der ordentlichen Einnahmen aufbrachte, bereits derartig angespannt war, daß sie eine weitere erhebliche Steigerung nicht mehr hätte tragen können. Eine besonders starke Erhöhung haben erfahren:

Die Grundsteuer. — Der normale Steuersatz ist seit 1877 2½ Prozent vom Bodenwert. In der Zeit der forcierten Kriegsrüstungen von 1899 bis 1903 war die

Steuer auf 3,3 Prozent vom Bodenwert für die ländlichen Grundstücke und auf 5 Prozent von städtischem Bauland erhöht worden. Mit dem Etat für 1904/05 sollte wieder die Herabsetzung auf 2½ Prozent eintreten. Das Kriegsbudget für 1904/05 hat jedoch eine Erhöhung für die ländlichen Grundstücke auf 4,4 Prozent, für die städtischen auf 8 Prozent des Bodenwertes gebracht, und das Kriegsbudget für 1905/06 hat den Steuersatz weiter erhöht auf 5,5 bzw. 20 Prozent vom Bodenwert. Die Belastung, insbesondere des städtischen Baulandes, erscheint auch dann noch enorm, wenn man berücksichtigt, daß der Katasterwert des Bodens in den Städten von dem wirklichen Wert längst überholt worden ist.

Die Gewerbesteuer hat im Jahre 1904 eine Steigerung um 70 Prozent, im Jahre 1905 eine weitere Steigerung um 80 Prozent, insgesamt also eine Erhöhung um 150 Prozent erfahren.

Die Einkommensteuer, wie sie vor dem Kriege bestand, belastete:

a) Das Einkommen juristischer Personen mit 2,5 Prozent;

b) die Zinsen aus Staatsschuldscheinen oder Schuldverschreibungen von Gesellschaften mit 2,0 Prozent;

c) das Einkommen, welches nicht unter die Klassen a) und b) fällt, mit einer Progressivsteuer, die mit einem Steuersatz von 1 Prozent für Einkommen von mindestens 300 Yen beginnt und bis auf 5,5 Prozent bei Einkommen von mindestens 100 000 Yen steigt.

Die vorgenommenen Erhöhungen betrugen für 1904/05 70 Prozent bei den Klassen a) und c), für 1905/06 dagegen je nach der Höhe des Einkommens in der Klasse a) 80 bis 400 Prozent, in der Klasse c) 100 bis 270 Prozent.*) Demnach sind gegenwärtig besteuert die Einkommen juristischer Personen mit 4,5 bis 12,5 Prozent, die Einkommen physischer Personen mit 2,0 bis 20,35 Prozent.

Die Zuckersteuer ist je nach den verschiedenen Klassen verdoppelt bis verdreifacht worden.

Die Börsensteuer hat Zuschläge von 66⅔ bis 100 Prozent, die Minensteuer solche von 50 bis 200 Prozent erhalten. Ebenso haben die Stempelgebühren beträchtliche Erhöhungen erfahren.

Von den neuen Zöllen ist insbesondere der Einfuhrzoll auf Reis, das wichtigste Volksnahrungsmittel, in Höhe von 15 Prozent des Wertes von Bedeutung.

Verhältnismäßig unbedeutend sind die Erhöhungen der Getränkesteuern und auf Soy (japanische Sauce).

Die im Jahre 1904 eingeführte Petroleumsteuer ist wieder abgeschafft worden.

Von der Erhöhung der Steuerlast und ihrer Verteilung auf die einzelnen Einnahmezweige gibt folgende Tabelle ein anschauliches Bild.

---

*) Im deutschen Text des Finanzjahrbuchs wird die Erhöhung auf 100 bis 270 Prozent angegeben, im englischen Text dagegen auf 100 bis 700 Prozent. Die Ziffer der deutschen Ausgabe ist zweifellos die richtige; die Ziffer der englischen Ausgabe würde einen Maximalsteuersatz von 44 Prozent ergeben.

	Ertrag nach dem realisierten Budget für 1903/04:	Veranschlagter Ertrag (Normales und Kriegsbudget) für 1904/05:	für 1905/06:
		(Millionen Yen)	
Grundsteuer	46,9	61,0	82,3
Einkommensteuer	8,2	13,4	18,4
Gewerbesteuer	7,0	12,2	18,2
Getränkesteuer	52,8	62,4	63,1
Soysteuer	3,5	4,5	5,2
Zuckersteuer	6,9	14,4	16,5
Steuer auf Webewaren	—	—	2,1
Minensteuer	0,8	0,9	2,3
Börsensteuer	0,8	1,4	1,9
Zölle	17,4	18,7	23,7
Fahrverkehrssteuer	—	—	3,2
Erbschaftssteuer	—	—	4,3
Andere Steuern	1,9	5,1	1,8
Summe der Steuern	146,2	194,0	243,0
Stempelgebühren	14,2	17,5	29,5
Tabakmonopol	14,9	21,1	32,0
Kampfermonopol	0,3	1,2	1,1
Salzmonopol	—	—	16,2
Gesamtsumme	175,6	233,8	321,8

Das Jahrbuch des japanischen Finanzministeriums bemerkt zu seinem Verzeichnis der außerordentlichen Kriegssteuern:

„Danach scheint es, als wenn durch die außerordentlichen Steuergesetze dem Volke eine schwere Last auferlegt worden wäre. Aber in Wirklichkeit wird diese Bürde nicht so schwer empfunden, einmal, weil gleichzeitig die Sätze der örtlichen (kommunalen) Besteuerung, die vorher häufig den Staatssteuern fast gleichkamen, ganz erheblich herabgesetzt worden sind,*) das andere Mal, weil die Ortsbehörden ihre Ausgaben tunlichst eingeschränkt und alle nicht dringlich notwendigen Arbeiten aufgeschoben haben, und endlich, weil das Volk in seiner vaterländischen Begeisterung sich ganz allgemein großer Sparsamkeit befleißigt und der Bauernstand, der den weitaus größten Teil der Bevölkerung bildet, im vorigen Jahre eine außerordentlich reiche Ernte gehabt hat."

Wenn der Bericht hinzusetzt, die Steuern gingen leichter ein als zu Friedenszeiten und das Volk scheine sich durch die Kriegssteuern in keiner Weise bedrückt zu fühlen, so mag dabei etwas patriotischer Optimismus mitspielen. Aber das kann der Anerkennung keinen Abbruch tun, daß die Steuerfähigkeit Japans, die schon in den Jahren vor dem Krieg für die Durchführung des großen Rüstungsprogramms außerordentlich angespannt worden war, in diesem Kriege eine ganz erstaunliche Elastizität bewiesen hat. Man bedenke nur, daß der für 1905/06 veranschlagte Ertrag der Kriegssteuern größer ist, als die gesamten ordentlichen Einnahmen Japans in irgend

*) Prof. Rathgen macht in der „Nation" vom 2. September 1905 darauf aufmerksam, daß in den Bezirken im Jahre 1904 die Steuern um 14 Millionen Yen niedriger veranschlagt gewesen sind als 1902, so daß sich bei einer ähnlichen Verminderung in den Ortsgemeinden eine Entlastung von mehr als 30 Millionen Yen ergeben würde.

einem der Jahre vor 1899 gewesen waren. Wenn schon die Durchführung des großen Rüstungsprogramms, mit der Japan die Grundlage für seine militärischen Erfolge geschaffen hat, ungewöhnliche Ansprüche an den politischen Sinn und die nationale Opferwilligkeit gestellt hat, so ist die Bereitwilligkeit, mit der das japanische Volk, arm und reich, die Belastung mit teilweise an Zwangsanleihen streifenden Kriegssteuern auf sich genommen hat, über alles Lob erhaben.

b) Die Kriegsanleihen des Jahres 1905.

Stand zu Beginn des Jahres 1905.

Auch bei der stärksten Anspannung der Steuerkraft konnte die Steigerung der Staatseinkünfte nur einen Bruchteil der für den Krieg benötigten Summen liefern, die ja den bisherigen Gesamtbetrag der ordentlichen Einnahmen um ein Mehrfaches überstiegen. Deshalb nehmen in den für den Krieg aufgestellten Budgets die Anleihen weitaus den breitesten Raum unter den Mitteln der Geldbeschaffung ein.

Im Kriegsbudget für 1904/05 waren öffentliche Anleihen im Betrage von 380 Millionen Yen und sonstige kurzfristige Darlehen im Betrage von 31 Millionen Yen vorgesehen. Letztere, die bei der Bank von Japan aufgenommen worden sind, kommen hier noch nicht in Betracht. Von den 380 Millionen öffentlichen Anleihen waren bis Ende Juni 1904 300 Millionen Yen zur Begebung gebracht, davon 200 Millionen im Inland und 100 Millionen zur Hälfte in England und den Vereinigten Staaten. Im November 1904 wurde eine neue innere Anleihe in Höhe von 80 Millionen Yen zur Subskription aufgelegt, womit der für 1904/05 bewilligte Betrag von 380 Millionen Yen erreicht war. Zur gleichen Zeit aber trat Japan, wie bereits im Dezemberheft 1904 ausgeführt wurde, mit einer weiteren Anleihe im Betrag von 12 Millionen Pfund Sterling = etwa 120 Millionen Yen abermals an den englischen und amerikanischen Markt heran. Dazu kamen 5 prozentige Schatzscheine im Betrag von 6 680 000 Yen, die zur Durchführung des Tabakmonopols ausgegeben wurden. Aus einer Bemerkung des Jahrbuchs des Japanischen Finanzministeriums (1905, S. 9) geht hervor, daß die in London und New York im November 1904 aufgenommene Anleihe ebenso wie die später zu besprechenden im März 1905 aufgenommenen beiden Anleihen auf den für das Jahr 1905/06 genehmigten Anleihebetrag verrechnet werden sollen. Dagegen ist in der Uebersicht des Standes der japanischen Staatsschuld am 31. März 1905, die in demselben Jahrbuch enthalten ist (S. 34/35), an inneren Kriegsanleihen nur die dem Betrag der beiden ersten Anleihen vom März und Mai 1904 ungefähr entsprechende Summe von 198,4 Millionen Yen angeführt, an äußeren Kriegsanleihen die Summe von 214,8 Millionen Yen, die dem Betrage der im Mai und November in London und New-York ausgegebenen Anleihen entspricht.

Tatsächlich aufgenommen waren jedenfalls bis zum Ende des Kalenderjahres 1904 Kriegsanleihen im Gesamtbetrage von rund 500 Millionen Yen, davon 280 Millionen Yen im Inlande und 220 Millionen im Auslande. Der effektive Ertrag dürfte sich auf 460 bis 465 Millionen Yen belaufen haben. Zusammen mit den übrigen für den Krieg zur Verfügung gestellten Mitteln (sonstige Darlehen, Ueberschüsse, Spezialfonds und Ertrag der Kriegszölle usw. für 9 Monate) würde sich die von der japanischen Regierung bis Ende 1904 für die Kriegszwecke aufgebrachte Summe auf rund 640 Millionen

Yen gestellt haben. Wieviel von dieser Summe zu Ende des Jahres 1904 noch verfügbar war, steht nicht fest, läßt sich aber aus einer Angabe des japanischen Vizefinanzministers Sakatani, daß die ersten 10 Kriegsmonate für Japan einen Kostenaufwand von 430 Millionen Yen verursacht hätten,*) ziemlich genau berechnen. Die durchschnittlichen monatlichen Kriegskosten für Japan würden sich nach der Angabe Sakatanis im Jahre 1904 auf ungefähr 43 Millionen Yen gestellt und der gesamte Kriegsaufwand des Jahres 1904 würde ungefähr 475 Millionen Yen betragen haben. Von den im Jahre 1904 beschafften Mitteln hat Japan mithin etwa 165 Millionen Yen mit in das Jahr 1905 herübergenommen.

Wenn man berücksichtigt, daß auch für Japan die monatlichen Kriegskosten mit der Ergänzung und erheblichen Verstärkung der Armee in der Mandschurei und mit den Vorbereitungen der Flotte für den Kampf mit dem Baltischen Geschwader allmählich stark haben anschwellen müssen, so ist es klar, daß Japan ebensowenig wie Rußland in der Lage war, eine weitere Geldbeschaffung irgend erheblich über den Jahreswechsel hinauszuschieben. Gerüchte über neue Kreditoperationen Japans im Auslande kamen dementsprechend schon bald nach dem Abschluß der Novemberanleihe in Umlauf. Man sprach von einer auswärtigen Anleihe auf der Basis der Verpfändung des neu geschaffenen Kampfermonopols, daneben von einem Vorschuß der Standard Oil Company gegen Verpfändung der japanischen Petroleumlager. Es mag sein, daß in der Tat auf diesen Grundlagen Verhandlungen stattgefunden haben; aber die schweren Bedingungen, die Japan sich bei der zweiten Auslandsanleihe vom November 1904 hatte gefallen lassen müssen, die ihm bei einer 6 prozentigen Verzinsung und bei der Verpflichtung der Pari-Rückzahlung nach 7 Jahren nur einen Netto-Erlös von 86¾ Prozent gebracht hatte, — diese schweren Bedingungen lassen es begreiflich erscheinen, daß Japan mit einem erneuten Appell an die westlichen Geldmärkte, deren Willigkeit es erst allmählich durch seine gewaltigen militärischen Erfolge erzwang, solange wie möglich zurückhielt.

Die vierte innere Anleihe.

Obwohl der Fall von Port Arthur und die Petersburger Arbeiterunruhen die Aussichten Japans auf einen endgültigen Sieg und einen günstigen Frieden ganz erheblich verbesserten, was sich auch in den steigenden Kursen seiner Anleihen auf dem Londoner Markte deutlich ausdrückte, so zog man es in Japan doch vor, sich zunächst noch einmal an den inneren Geldmarkt zu wenden. Die Bedingungen, unter denen diese neue (vierte) innere Anleihe Ende Februar 1905 zustande kam, sind äußerst charakteristisch nicht nur für den damaligen, einer Erschöpfung sehr nahen Stand der japanischen Staatsfinanzen, sondern auch für die Beurteilung der früheren im Inlande aufgenommenen Kriegsanleihen.

Für die neue Anleihe im Betrage von 100 Millionen Yen wurde abermals die Form der Schatzscheine gewählt, deren Laufzeit ebenso wie bei der zweiten und dritten inneren Anleihe auf 7 Jahre bemessen wurde. Aber man mußte sich entschließen, diese neuen Schatzscheine mit einer 6 prozentigen — statt mit der bisherigen

*) Siehe „Hamb. Correspondent“ vom 22. Januar 1905.



5 prozentigen — Verzinsung auszustatten, und trotz der höheren Verzinsung mußte man sich mit einem Emissionskurs von 90 Prozent begnügen, während man für die zweite und dritte Ausgabe der nur 5 prozentigen Schatzscheine einen Emissionskurs von 92 Prozent und für die erste, ebenfalls nur 5 prozentige Ausgabe im Februar 1904 sogar einen Kurs von 95 Prozent erzielt hatte. Die neue Anleihe gewährte den Zeichnern eine effektive Verzinsung von 8,25 Prozent, während die vorhergegangenen beiden Inlandsanleihen eine solche nur in Höhe von 6,6 Prozent abgeworfen hatten. Dabei stand der Kurs der 4 prozentigen japanischen Anleihe in London zur Zeit der soviel günstigeren Begebung der zweiten und dritten Inlandsanleihe auf etwa 70 Prozent (im Mai 1904) und 74 Prozent (im November 1904), während er im Februar 1905 zur Zeit des Abschlusses der neuen Inlandsanleihe auf 86 Prozent und höher stand. Im Auslande waren also die japanischen Kurse gegenüber den Zeitpunkten der Emission der vorausgegangenen Inlandsanleihen um 12 bis 16 Prozent gestiegen, im Inlande dagegen mußte sich Japan bei einem um 1 Prozent erhöhten Zinsfuß einen niedrigeren Emissionskurs gefallen lassen.

Wenn sich die relativ günstigen Bedingungen, zu denen die japanische Regierung ihre ersten drei Inlandsanleihen unterbringen konnte, während ihr der englisch-amerikanische Geldmarkt für die gleichzeitigen Auslands-Anleihen so sehr viel härtere Bedingungen auferlegte, vielleicht aus dem patriotischen Enthusiasmus der japanischen Geldgeber, vielleicht auch zum Teil aus einem gewissen von der Regierung oder der öffentlichen Meinung ausgeübten Drucke erklären lassen, so gibt es für die ungünstigen Bedingungen der im Februar 1905 abgeschlossenen inneren Anleihe doch kaum eine andere Erklärung, als daß die Leistungsfähigkeit des inneren japanischen Geldmarktes damals nicht mehr vorhielt. Dieser Eindruck wird dadurch bestätigt, daß von Japan aus noch vor der Eröffnung der Subskription auf die neue Anleihe Versuche gemacht worden sind, einen Teil der neuen Schatzscheine im Auslande unterzubringen. Die Zeichnung auf die neue Anleihe sollte in Tokio am 25. März stattfinden; aber schon in der ersten Märzhälfte scheint namentlich in London und Paris ein umfangreicher Handel mit den neuen Schatzscheinen, und zwar auf der Basis eines Kurses von 93½—94 Prozent, betrieben worden zu sein. Auch in Berlin, in Österreich und in der Schweiz sollen von London aus größere Beträge untergebracht worden sein.*) Die „Frankfurter Zeitung“ wies damals mit Recht auf die für den europäischen Käufer ungünstigen Unterschiede dieser inneren Anleihe gegenüber den während des Krieges ausgegebenen japanischen Auslandsanleihen hin; während letztere auf englische und amerikanische Valuta lauten, sind die ersteren nur auf japanische Währung ausgestellt und infolgedessen mit dem vollen Valutarisiko behaftet, und ferner fehlt ihnen eine spezielle Sicherstellung, wie sie für die bis dahin emittierten Auslandsanleihen durch die Verpfändung der Zölle gewährt worden war. Nach dem Zeichnungsergebnis soll trotz dieser Nachteile etwa die Hälfte der neuen Anleihe von fremden Häusern übernommen worden sein, und man darf wohl annehmen, daß mindestens dieser Betrag im Auslande plaziert worden ist.

*) Vgl. „Berl. Börsen-Courier“ vom 1. und 9. März 1905, die „Neue freie Presse“ vom 9. März 1905 und die „Frankfurter Zeitung“ vom 16. März 1905.

Die $4^{1}/_{2}$ prozentige Auslandsanleihe.

Die innere Anleihe in dem geringfügigen Betrage von 100 Millionen Yen konnte natürlich bei dem damaligen Stand der japanischen Staatskasse und bei den großen Erfordernissen des Krieges nur ein Notbehelf für kurze Zeit sein. Sowohl die Schwierigkeit einer größeren Geldbeschaffung im Inlande als auch die Notwendigkeit größerer Zahlungen im Auslande mußte Japan abermals auf den auswärtigen Geldmarkt verweisen.

Dort hatten inzwischen dem japanischen Finanzminister die russischen Revolutionäre und die japanischen Soldaten auf das Beste vorgearbeitet. Nach dem Ausgang der Schlacht bei Mukden waren die internationalen Geldmärkte über die Zukunft Japans beruhigt; die militärischen Großtaten kamen nun auch in der Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit Japans zum Ausdruck: die Börsen erkannten Japan als finanzielle Großmacht an. Als Herr Takahashi, der Präsident der Bank von Japan, in der zweiten Hälfte des März als Unterhändler für eine neue Anleihe in London eintraf, fand er dort ein günstiges Operationsfeld. Er konnte den zahlreichen Journalisten, die ihn interviewten, verkünden, daß Japan jetzt, nachdem es das Mißtrauen der europäischen Geldmärkte überwunden habe, mit einer größeren Anleihe vorgehen wolle. Wenn er allerdings gegenüber den Journalisten und Finanziers sich dahin äußerte, daß die neue Auslandsanleihe den Geldbedarf Japans für 1 bis $1^{1}/_{2}$ Jahr decken werde, so hat sich das späterhin nicht aufrecht erhalten lassen. Auch eine durch das Reutersche Telegraphenbureau verbreitete Äußerung des Herrn Takahashi, daß die Erträgnisse der neuen Auslandsanleihe im Ausland bleiben und dort zur Aufrechterhaltung der japanischen Goldzahlungen sowie zur Begleichung des eventuell ungünstigen Saldos der japanischen Handelsbilanz dienen sollten, während für die unmittelbaren Zwecke des Feldzuges die inneren Anleihen, auf die man — so oft notwendig — zurückgreifen werde, reichliche Mittel gewährten, — auch diese Äußerung mußte in Anbetracht der Art und Weise der Unterbringung der letzten inneren Anleihe stark optimistisch klingen.

Aber solche Erwägungen verschlugen nicht allzuviel. Die neue Anleihe fand ein bereitwilliges Entgegenkommen. Außer den englischen und amerikanischen Häusern, welche die bisherigen auswärtigen Kriegsanleihen übernommen hatten, nahmen dieses Mal auch deutsche Banken an den Verhandlungen teil. Schon von den früheren Auslandsanleihen war ein, wenn auch nur bescheidener Bruchteil durch Vermittlung eines Hamburger Bankhauses in Deutschland plaziert worden, und bei der wachsenden Neigung des deutschen Kapitalistenpublikums zur Anlage in japanischen Werten erschien eine Beteiligung Deutschlands an der Emission der neuen Anleihe durchaus natürlich. Auch politische Bedenken konnten bei der von Deutschland gegenüber den beiden kriegführenden Parteien gewahrten Neutralität einer Beteiligung des deutschen Marktes an der neuen Anleihe nicht entgegenstehen. Am 17. März 1905 hat der Reichskanzler Fürst Bülow, als er im Reichstage wegen der Zulassung russischer Anleihen angegriffen wurde, die Gelegenheit benutzt, um die deutsche Neutralität auch auf dem finanziellen Gebiete zu betonen, indem er ausführte, die Reichsregierung habe keinen Grund, eine neue russische Anleihe zu verhindern, ebenso wie sie auch die japanische Regierung nicht verhindern werde, eine Anleihe in Deutschland aufzunehmen.

Für dieses Mal allerdings kam eine deutsche Beteiligung noch nicht zustande. Die Führerin der englischen Gruppe, die Hongkong & Shanghai Banking Corporation, machte Vorrechte auf die Anleihe geltend und wollte der deutschen, von der Deutsch-Asiatischen Bank geführten Gruppe nur eine Unterbeteiligung zugestehen, was diese, als ihrer Stellung nicht entsprechend, zurückwies. Immerhin mag die deutsche Konkurrenz mit dazu beigetragen haben, den Japanern die Bedingungen für ihre neue Anleihe günstig zu gestalten.

Am 24. März wurde der Abschluß der Anleihe gemeldet. Der Betrag war dieses Mal 30 Millionen Pfd. Sterl.; die Hälfte sollte in London, die andere Hälfte in New-York begeben werden. Der Zinsfuß wurde auf 4½ Prozent normiert. Die Form war dieses Mal nicht, wie bei den bisherigen inneren und äußeren Kriegsanleihen, diejenige von Schatzscheinen mit 5- bis 7jähriger Laufzeit; die japanische Regierung ist vielmehr erst nach 20 Jahren zur Rückzahlung der neuen Anleihe verpflichtet, hat sich jedoch das Recht vorbehalten, die Rückzahlung zu Pari schon nach fünf Jahren zu bewirken. Also auch hier, wie bei der zweiten russischen Auslandsanleihe, eine Mischung von Schatzscheinen und konsolidierter Anleihe, jedoch mit dem Unterschied, daß Rußland das Recht und den Vorteil der Wahl zwischen der früheren oder späteren Rückzahlung den Käufern seiner Anleihe zugestanden hatte, während Japan diese Wahl sich selbst vorbehielt. Dagegen mußte Japan sich auch für diese Anleihe zu einer besonderen Sicherstellung verstehen. Nachdem für die beiden ersten Auslandsanleihen die Zollerträgnisse verpfändet worden waren, wurden für die neue Anleihe die Reinerträge des Tabakmonopols als spezielles Unterpfand bestellt. Das Tabakmonopol hatte schon vor seiner Ausdehnung im Jahre 1903/04 einen Ertrag von 15 Millionen Yen gebracht, während für die Verzinsung der neuen Anleihe ein Jahresbetrag von 13,5 Millionen Yen erforderlich ist.

Der Emissionskurs wurde auf 90 Prozent festgesetzt, der Übernahmekurs auf 86¼ Prozent. Danach berechnet sich die effektive Rentabilität für die Zeichner bei einer Rückzahlung in 20 Jahren auf 5,56 Prozent, bei einer Rückzahlung in 5 Jahren auf 7,2 Prozent. Für den japanischen Staat stellt sich die effektive Zinsbelastung bei einer Rückzahlung nach 20 Jahren auf 6,0 Prozent, bei einer Rückzahlung nach 5 Jahren auf 8,4 Prozent. Diese Bedingungen sind ganz augenfällig günstiger als diejenigen der beiden ersten Auslandsanleihen, die Japan mit einem Zinsfuß von 6 Prozent hat ausgeben müssen und die bei der Verpflichtung der Parirückzahlung nach 7 Jahren nur einen Emissionskurs von 93½ bzw. 90½ und einen Übernahmekurs von 91½ bzw. 86¾ Prozent erzielt hatten; ebenso sind sie günstiger als die Bedingungen für die Emission der im Februar 1905 abgeschlossenen innern Anleihe, die bei Pari-Rückzahlung nach 7 Jahren und 6prozentiger Verzinsung zu 90 begeben worden waren. Immerhin blieb jedoch auch bei dieser neuen Anleihe der Emissionskurs um 5 Prozent hinter der gleichverzinslichen russischen Auslandsanleihe vom Januar zurück.

Die fünfte innere Anleihe.

Die von Takahashi ausgesprochene Absicht, mit dieser Anleihe den japanischen Geldbedarf für 1 bis 1½ Jahre zu decken, ist jedenfalls nicht erreicht worden. Der effektive Ertrag von rund 250 Millionen Yen konnte an sich bei der seit dem Herbste

1904 zweifellos eingetretenen Steigerung der Kriegsausgaben, für deren Deckung allerdings außer der kurz zuvor aufgenommenen inneren Anleihe auch andere Mittel, wie die Erträgnisse der Kriegssteuern und Überweisungen aus Spezialfonds in Betracht kamen, auf nicht mehr als drei bis vier Monate vorhalten. In der Tat sah sich die japanische Regierung wenige Wochen nach dem Abschluß der 30 Millionen Pfd. Sterl.-Anleihe veranlaßt, mit einer neuen (fünften) innern Anleihe vorzugehen;*) wenigstens wußten die Zeitungen von einer solchen Anleihe, die in Verzinsung und Rückzahlungsfrist sowie in dem Nennbetrage der vierten inneren Anleihe entsprochen haben soll, zu berichten. Über Emissionskurs und Zeichnungsergebnis hat nichts verlautet, so daß es fast scheint, als ob diese Anleihe entweder in Rücksicht auf die angedeuteten Verhältnisse des innern japanischen Geldmarktes ganz unterblieben oder ohne öffentliche Subskription unter der Hand — vielleicht vorwiegend an fremde Häuser — begeben worden wäre.

Die 4½ prozentige Auslandsanleihe, Serie II.

Aber auch der ausländische Geldmarkt wurde von Japan vor dem Beginn der Friedensverhandlungen noch einmal mit einer großen Summe in Anspruch genommen. Ende Juni begannen die neuen Verhandlungen, an denen dieses Mal von vornherein auch die deutsche Gruppe der Deutsch-Asiatischen Bank teilnahm. Herr Takahashi, der von japanischer Seite abermals nach London delegiert worden war, motivierte die neue Anleihe damit, daß sie die Mittel Japans mit Rücksicht auf den unsicheren Ausgang der bevorstehenden Friedensverhandlungen und auf die mit dem etwaigen Friedensschlusse notwendig werdenden Ausgaben verstärken solle; er bestritt entschieden, daß Japan einen dringenden Geldbedarf habe, und berief sich darauf, daß seine Regierung aus der letzten Auslandsanleihe noch 50 Millionen Dollar in Newyork und 8 Millionen Pfd. Sterl. in London zur Verfügung habe, zusammen 180 Millionen Yen oder etwa zwei Drittel des Anleiheerlöses.*) Auch der damalige Stand der Bank von Japan spricht nicht für einen direkten Geldbedarf, und ebenso läßt eine Bilanz der seit dem Beginn des Jahres 1905 für Japan verfügbaren Mittel die Angabe Takahashis glaubhaft erscheinen. Zu dem in das neue Jahr herübergenommenen Bestand von 165 Millionen Yen waren als Erlös aus der auswärtigen Anleihe und den beiden innern Anleihen rund 430 Millionen Yen hinzugetreten, ferner der auf rund 60 Millionen Yen veranschlagte Ertrag der Kriegssteuern für das 1. Halbjahr 1905, außerdem Zuweisungen aus Spezialfonds und dem Budgetüberschuß, so daß sich ein Gesamtbetrag verfügbarer Mittel von rund 680 Millionen Yen ergibt. Auch wenn man die monatlichen Kriegsausgaben auf 80 Millionen Yen veranschlagt, also nahezu doppelt so hoch, als sie im Jahre 1904 gewesen waren, und um 15 Millionen Yen höher als sie sich nach dem Kriegsbudget für 1905/06 bei einer Jahresausgabe von 780 Millionen Yen berechnen, so ergibt sich für das erste Halbjahr 1905 ein Kriegsaufwand von nur 480 Millionen Yen gegenüber den bereitgestellten Mitteln im Betrag von 680 Millionen Yen, so daß mithin am Beginn des zweiten Halbjahrs 1905 ein noch verfügbarer Bestand von 200 Millionen Yen ver-

---

*) Vgl. „Frankfurter Zeitung" vom 20. April 1905.

**) Vgl. „Frankfurter Zeitung" vom 4. Juli 1905.



blieb. Das Bestreben des japanischen Finanzministers, gerade angesichts der Friedensverhandlungen seine bereiten Mittel möglichst zu verstärken, ist durchaus begreiflich. Sein Gegenkontrahent verfügte in dem Goldbestande seiner Reichsbank über mehr als 1 Milliarde Rubel effektiven Goldes, auf die er zum Beweis der finanziellen Möglichkeit einer Weiterführung des Krieges hinzeigen konnte. Japan dagegen hatte neben den noch nicht verausgabten Beständen seiner Staatskasse in seiner Zentralbank nur einen Goldbestand in Höhe von nicht viel mehr als 100 Millionen Yen. Wenn also im Hinblick auf die Friedensverhandlungen Japan sich in finanzieller Beziehung eine auch nur annähernd gleich starke Position wie Rußland schaffen wollte, dann war die Vermehrung seiner verfügbaren Mittel durch eine weitere große und sofort aufzunehmende Auslandsanleihe das einzige Mittel.

Eine Einigung wurde rasch erzielt. Die neue Anleihe im Betrage von abermals 30 Millionen Pfd. Sterl. wurde als eine II. Serie der im März 1905 aufgenommenen Auslandsanleihe gestaltet und mit dieser in bezug auf Verzinsung, Rückzahlung und Kündigungsbefugnis genau gleich behandelt; ebenso dienen auch dieser II. Serie die Erträgnisse des Tabakmonopols, allerdings erst an zweiter Stelle, als besondere Sicherheit. Da die Einkünfte aus dem genannten Monopol infolge seiner während des Krieges bewirkten Ausgestaltung für 1905/06 auf 32 Millionen Yen veranschlagt sind, während die Verzinsung der I. und II. Serie der $4\frac{1}{2}$prozentigen Auslandsanleihe 27 Millionen Yen pro Jahr erfordert, reicht die für den Zinsendienst erforderliche Summe nahe an den immerhin nur veranschlagten Betrag der verpfändeten Einkünfte heran. Aber der japanische Staatskredit als solcher mag unter dem Eindruck der japanischen Waffenerfolge und bei der sicheren Hoffnung auf einen baldigen, für Japan auch in finanzieller Beziehung günstigen Frieden den die Anleihe übernehmenden Banken wichtiger erschienen sein als das bestellte Spezialpfand.

Der Emissionskurs wurde — wie bei der I. Serie — auf 90 festgesetzt, der Reinerlös für Japan wurde auf $85\frac{1}{2}$ Prozent angegeben. Die effektive Rentabilität für die Zeichner ist also dieselbe wie bei der Märzanleihe, während sich die effektive Zinsbelastung für Japan etwas höher stellen würde. Die Anleihe, die zu gleichen Teilen in London, New-York und Berlin zur Begebung kam, wurde in den drei Ausgabeländern beträchtlich überzeichnet.

Daß bei dieser Anleihe in der Tat nicht die Befriedigung eines dringenden Geldbedarfs, sondern lediglich eine Verstärkung der verfügbaren Mittel zur Kräftigung der Position Japans bei den Friedensverhandlungen der Zweck war, ergibt sich insbesondere auch aus den Einzahlungsterminen. Auf den in Deutschland begebenen Anleihebetrag sollten eingezahlt werden: 5 Prozent bei der Anmeldung, 25 Prozent am 1. August, 25 Prozent am 10. Oktober und 45 Prozent am 10. Dezember 1905.

Gesamtbild der japanischen Kriegsanleihen.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht der Gesamtheit der japanischen Kriegsanleihen.

Der Nennbetrag der ausgegebenen Anleihen in Höhe von 1280 Millionen Yen überschreitet um etwa 330 Millionen Yen die Summe der für die beiden Kriegsjahre bewilligten Anleihekredite, die sich auf 951 Millionen Yen berechnet.

	Millionen Yen		Effektive Verzinsung		Jährliches Zinserfordernis
	Nennbetrag	Erlös	für die Zeichner	für den Staat	
			Prozent	Prozent	Millionen Yen
A. Auswärtige Anleihen.					
6prozentige Schatzscheine, begeben in London und New-York im Mai 1904, 10 Millionen £ . .	97,63	89,3	7,4	7,9	5,86
6prozentige Schatzscheine, begeben in London und New-York im November 1904, 12 Millionen £	117,156	101,6	8,1	9,1	7,03
4½prozentige Anleihe, begeben in London und New-York im März 1905, 30 Millionen £ . . .	292,89	252,6	5,6 bzw. 7,2*)	6,0 bzw. 8,4*)	13,18
4½prozentige Anleihe, begeben in London, New-York und Berlin im Juli 1905, 30 Millionen £	292,89	250,4	5,6 bzw. 7,2*)	6,1 bzw. 8,7*)	13,18
Summe A. . .	800,566	693,9	—	—	39,25
B. Innere Anleihen.					
5prozentige Schatzscheine, begeben Februar 1904	100,0	95,0**)	6,3	? ***)	5,0
5prozentige Schatzscheine, begeben Mai 1904	100,0	92,0	6,6	?	5,0
5prozentige Schatzscheine, begeben November 1904	80,0	73,6	6,6	?	4,0
6prozentige Schatzscheine, begeben März 1905	100,0	90	8,3	?	6,0
6prozentige Schatzscheine, begeben April 1905	100,0	90 (?)	8,3	?	6,0
Summe B. . .	480,0	440,6	—	—	26,0
Gesamtbetrag (A. u. B.)	1280,566	1134,5	—	—	65,25

*) Die erste Ziffer ergibt sich bei einer Rückzahlung nach 20 Jahren, die zweite bei einer Rückzahlung nach 5 Jahren.

**) Der Übernahmekurs der inneren Anleihen ist nicht bekannt geworden. Deshalb ist oben der Erlös nach dem Emissionskurs berechnet, hinter dem der wirkliche Erlös wohl etwas zurückgeblieben sein dürfte.

***) Da der Übernahmekurs und der Reinerlös nicht genau bekannt sind, läßt sich die effektive Zinsbelastung für den Staat nicht berechnen.

Der Krieg hat mithin die japanische Staatsschuld von 560 auf 1840 Millionen Yen erhöht, also auf mehr als den dreifachen Betrag ihres Standes vor dem Kriegsausbruche. Von der Staatsschuld befanden sich vor dem Kriegsausbruche etwa 200 bis 250 Millionen Yen in fremden Händen. Dieser Betrag wurde vermehrt einmal um die 800 Millionen Yen Kriegsanleihen, dann durch die Beteiligung des Auslandes an den zwei letzten inneren Anleihen, die man wohl auf die Hälfte des Nennbetrages — also zusammen auf 100 Millionen Yen — veranschlagen darf. Das gibt eine Vermehrung der Auslandsschuld auf ungefähr 1100 bis 1150 Millionen Yen. Das jährliche Zinserfordernis der japanischen Anleihen hat vor dem Kriegsausbruch etwa 26 Millionen betragen, dasjenige der Kriegsanleihen beziffert sich auf 65,25 Millionen Yen; durch die Kriegsanleihen ist also der jährliche Zinsendienst der Staatsschuld —

abgesehen von jeder Tilgung — auf mehr als 90 Millionen Yen gebracht worden. Was das für den japanischen Staatshaushalt zu bedeuten hat, ergibt ein Vergleich mit den bisherigen ordentlichen Einnahmen. In den letzten beiden Jahren vor dem Kriege, 1902/03 und 1903/04, haben diese 221,2 bzw. 224,2 Millionen Yen betragen; davon würden allein die Anleihezinsen, ohne jede Berücksichtigung einer Tilgung, etwa 40 Prozent ausmachen. An das Ausland, an das bisher jährlich etwa 10 bis 12 Millionen Yen an Zinsen für die Staatsschuld zu entrichten waren, sind nach dem gegenwärtigen Stand nahezu 60 Millionen Yen jährlich zu entrichten, ein Moment, das bei der Passivität der japanischen Handelsbilanz nicht leicht genommen werden darf. Ebenso wie für Rußland wird ferner auch für Japan der Friede mit neuen Aufgaben auch die Notwendigkeit weiterer Anleihen bringen und damit die aus dem Krieg sich ergebende finanzielle Belastung noch steigern. Solche Betrachtungen lassen erkennen, was es für Japan bedeutet, daß es im Friedensschluß eine Kriegskostenentschädigung nicht hat erreichen können.

c. Die Inanspruchnahme der Bank von Japan zu den Kriegszwecken.

Die schweren Bedingungen, denen sich Japan in der ersten Hälfte des Krieges bei der Aufbringung von Geld im Wege ausländischer Anleihen unterwerfen mußte, haben in Verbindung mit der begrenzten Leistungsfähigkeit des inneren Geldmarktes die japanische Finanzverwaltung nötigen müssen, zeitweise in erheblichem Umfang auf die in dem Goldbestand und dem Notenrechte der Bank von Japan vorhandenen Reserven zurückzugreifen. Im Oktoberheft 1904 wurde gezeigt, in welchem Maße das in den ersten Kriegsmonaten geschehen ist. Gegenüber dem Stand vom 9. Januar 1904 hatte bis zum 11. Juni 1904 das Guthaben des Staates bei der Bank von 15,5 auf 34,3 Millionen Yen zugenommen, gleichzeitig aber auch das Darlehen der Bank an den Staat von 46,0 auf 96,0 Millionen Yen und zeitweise 104,9 Millionen Yen, während in derselben Zeit bei nahezu gleichbleibender Notenausgabe der Goldbestand, einschließlich Auslandswechsel, von 128,4 auf 70,4 Millionen Yen abgenommen hatte. Das Ergebnis der im Juni in London und New-York begebenen Auslandsanleihe hat allerdings zeitweise eine Reduktion des Darlehens an den Staat, eine Erhöhung des Staatsguthabens und eine wesentliche Verstärkung des Goldbestandes ermöglicht. Am 10. September 1904 betrug der Goldbestand, einschl. der Auslandswechsel, wieder 128,1 Millionen Yen, das Darlehen an den Staat war auf 54,5 Millionen Yen herabgegangen, und das Staatsguthaben hielt sich auf 29,1 Millionen Yen. Aber in den letzten Monaten des Jahres trat mit der allmählichen Aufzehrung des Ertrages der Juni-Anleihe eine neue Verschlechterung des Bankstatus ein. Der Notenumlauf der Bank, der sich bis Ende September 1904 zwischen ungefähr 190 und 234 Millionen Yen bewegt hatte, erreichte am Jahresschluß den Betrag von 286,6 Millionen Yen, während der Goldbestand zeitweise wieder unter 100 Millionen Yen herabging und Ende 1904, einschl. Auslandswechsel, 103,3 Millionen Yen betrug. In demselben Zeitpunkt betrug das Darlehen an den Staat 116,5 Millionen Yen bei einem Staatsguthaben von nur 41,5 Millionen Yen.

Der kritische Zustand, in dem sich das japanische Geldwesen im Jahre 1904 befand, wird durch die Ergebnisse des Außenhandels und insbesondere durch die Goldbilanz des genannten Jahres mit besonderer Deutlichkeit illustriert.

Allein aus dem Warenhandel hatte Japan im Jahre 1904 den für seine Verhältnisse nicht unerheblichen Passivsaldo von 52,1 Millionen Yen zu begleichen. Was den Edelmetallhandel anlangt, so gibt das Jahrbuch des Finanzministers nur die Zahlen für Gold und Silber zusammen. Danach stellte sich im

Jahre 1904 die Edelmetall-Einfuhr auf	33,9	Millionen Yen,
" " -Ausfuhr "	107,8	" "
der Ausfuhrüberschuß mithin auf	73,8	Millionen Yen.

Dabei bestand jedoch, wie sich aus andern Quellen ergibt, die Einfuhr fast ausschließlich aus Silber und die Ausfuhr fast ausschließlich aus Gold. Speziell für die Goldbilanz stellt sich das Bild folgendermaßen:

Goldeinfuhr	5,4	Millionen Yen,
Goldausfuhr	106,0	" "
Ausfuhrüberschuß . .	100,6	Millionen Yen.

Das Jahrbuch des japanischen Finanzministers beziffert den Betrag der im Lande vorhandenen Goldmünzen für 1903 auf 101,8 Millionen Yen, für 1904 nur auf 37,6 Millionen Yen; wenn der davon in der Bank von Japan liegende Betrag für 1903 auf 81,3 Millionen und für 1904 auf 17,3 Millionen Yen angegeben wird, während die Ausweise der Bank für Ende 1903 einen Goldbestand (ohne Auslandswechsel) von 117 Millionen Yen, für Ende 1904 einen solchen von 79,9 Millionen Yen angeben, so muß die für Ende 1904 sehr erhebliche Differenz zwischen Goldbestand und Goldmünzen entweder aus Barren und ausländischen Goldmünzen bestanden haben, oder die Bank rechnet im Ausland stehende Goldguthaben und Golddepots in ihren Goldbestand ein. Jedenfalls stand Ende 1904 einem Notenumlauf von 286,6 Millionen Yen ein Kassenbestand der Bank an japanischen Goldmünzen in Höhe von nur 17 Millionen Yen gegenüber.

Im Jahre 1905 haben sich die Erträgnisse der großen Auslandsanleihen günstig fühlbar gemacht. Von Anfang Februar an ist in dem Goldbestande der Bank und in dem Staatsguthaben der Erlös der Novemberanleihe festzustellen. Am 18. Februar erreichte der Goldbestand einschl. Auslandswechsel mit 140,5 Millionen Yen seinen höchsten Stand im bisherigen Verlauf des Krieges. Wenn dann auch bis zum April wieder eine starke Abschwächung eintrat (bis auf etwa 102 Millionen Yen), so brachte doch der Mai, im offenbaren Zusammenhang mit der April-Anleihe, eine neue Besserung. Die nicht allzu großen Schwankungen in den seither verflossenen Monaten sind ebenso wie die Schwankungen des Darlehns an den Staat im wesentlichen durch die Einzahlungen des Staates bei der Bank aus dem Erlös der April-Anleihe bedingt. Nach dem letzten vorliegenden Ausweis vom 12. August betrug der effektive Goldbestand 109,3, der Bestand an Goldwechseln 17,8 Millionen Yen, zusammen 127,1 Millionen Yen. Der gleichzeitige Notenumlauf betrug 263,8 Millionen Yen, so daß nahezu die Hälfte der Noten durch Gold gedeckt war. Das Darlehn der Bank an den Staat bezifferte sich am 12. August auf 43,5 Millionen Yen. Das Guthaben des Staates bei der Bank, das von 55,9 Millionen Yen am 7. Januar auf 26,5 Millionen Yen am 25. März herabgegangen war, stieg allmählich bis auf etwa 90 Millionen Yen Ende Mai und Anfang Juni, um dann mit einem Schlag auf 228,5 Millionen Yen

am 10. Juni zu springen und sich in der Folgezeit ungefähr auf dieser Höhe zu halten; am 12. August betrug es 246,3 Millionen Yen. Die Erklärung für diesen Sprung findet sich unter dem Konto der Lombardanlage, die unvermittelt von 89,6 Millionen Yen am 3. Juni auf 235,4 Millionen am 10. Juni in die Höhe gegangen ist, also genau denselben Sprung gemacht hat, wie das Staatsguthaben. Die japanische Regierung hat also offenbar einen erheblichen Teil des Erlöses ihrer April-Anleihe in kurzfristigen Wertpapieren angelegt und diese bei der Bank lombardiert, wobei man wohl annehmen darf, daß die Lombardierung im Auslande geschehen ist.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Veränderungen im Stande der Bank von Japan während des Krieges.

Datum	Millionen Yen									
	Goldbestand	Auslandswechsel	Gold- und Auslandswechsel	Notenumlauf	Überschuß der Noten über Gold und Auslandswechsel	Öffentliche Guthaben	Darlehen der Bank an den Staat	Kreditgewährung: Wechselanlage	Kreditgewährung: Lombardanlage	Kreditgewährung: Zusammen
9. Januar 1904 . .	115,7	12,7	128,4	209,0	80,6	15,5	46,0	19,8	33,9	53,7
11. Juni „ . .	64,1	6,3	70,4	201,8	131,4	34,3	96,0	16,1	51,9	68,0
2. Juli „ . .	81,5	7,5	89,0	231,7	142,7	26,9	81,0	26,7	40,3	67,0
10. September „ . .	116,5	11,6	128,1	226,5	98,4	29,1	54,5	28,5	43,8	72,3
31. Dezember „ . .	81,8	21,5	103,3	286,6	183,3	41,5	116,5	48,0	45,1	93,1
7. Januar 1905 . .	76,2	21,5	97,7	262,7	165,0	55,9	117,5	31,6	59,1	90,7
18. Februar „ . .	127,5	13,0	140,5	243,1	102,6	41,4	75,5	18,4	42,9	61,3
15. April „ . .	87,1	14,9	102,0	225,2	123,2	43,7	67,0	33,0	66,3	99,3
3. Juni „ . .	125,0	16,0	141,0	244,2	103,2	90,7	45,5	42,2	89,6	131,8
10. Juni „ . .	118,5	13,0	131,5	236,8	105,3	228,5	45,5	43,1	235,4	278,5
12. August „ . .	109,3	17,8	127,1	263,8	136,7	246,3	43,5	68,2	255,7	323,9

Die im Jahre 1905 durch die Auslandsanleihen herbeigeführte Besserung in dem Stande der Bank und den Verhältnissen des Geldwesens findet ihren Ausdruck auch in der günstigeren Gestaltung der Goldbilanz. Während im Jahre 1904 der oben dargestellte starke Goldabfluß im Betrage von 100 Millionen Yen stattgefunden hatte, ist in der ersten Hälfte des Jahres 1905, trotz einer weiteren erheblichen Vergrößerung des Passivsaldos der Handelsbilanz, ein Goldzufluß eingetreten, der auf 10,3 Millionen Yen beziffert wird.

Für die Beurteilung der Einwirkungen des Krieges auf die Bank von Japan und den Geldumlauf des Landes ist zu berücksichtigen, daß die Bank von Japan nicht in derselben Weise zur Bestreitung des Geldbedarfs auf dem Kriegsschauplatze herangezogen worden ist, wie die russische Reichsbank. Wir haben gesehen, daß die Vermehrung des Notenumlaufs der russischen Reichsbank, soweit sie die gleichzeitige Vermehrung des Goldbestandes der Bank übersteigt, im wesentlichen durch die Verausgabung

von Rubelnoten auf dem Kriegsschauplatze ihre Erklärung findet. Die Japaner dagegen haben in Korea und der Mandschurei neben den Noten der Bank von Japan und dem baren Gelde eigene Kriegsbanknoten verausgabt, deren Zirkulation Ende 1904 auf 63 Millionen Yen beziffert wurde. Ebenso wie die Russen haben auch die Japaner zur Aufrechterhaltung des Kurses einen Silberfonds bereitgestellt. Aber die Sache scheint hier nicht ganz richtig funktioniert zu haben, und zwar infolge der zu großen Langsamkeit in der Beschaffung des benötigten Silbers. Die Kriegsbanknoten erlitten Ende des Jahres 1904 in Yinkau eine Kurseinbuße von 10 Prozent. Die Yokohama-Spezie-Bank soll sich geweigert haben, die Kriegsbanknoten überhaupt zu irgend einem Kurse anzunehmen, und die fremden Banken sollen sie nur mit einem Abschlag von wechselnder Höhe akzeptiert haben.*) Es ist wohl anzunehmen, daß im Laufe des Jahres 1905 mit der günstigeren Gestaltung der japanischen Geldbeschaffung auch in diesen Verhältnissen eine Wendung zum Besseren eingetreten ist.

d. Gesamtbild der japanischen Geldbeschaffung für den Krieg.

Als Abschluß der Darstellung der finanziellen Kriegsmaßnahmen Japans sei — ebenso wie das oben für Rußland geschehen ist — eine Übersicht über die Gesamtheit der für den Krieg beschafften Mittel gegeben. Im Gegensatz zu Rußland kommen außer den Anleiheerträgnissen und den für die Kriegszwecke zur Verfügung gestellten Fonds auch die Erträgnisse von Kriegssteuern in erheblichem Umfange in Betracht. Dagegen war die Inanspruchnahme der Bank von Japan, soweit sie über das bei Beginn des Krieges bei ihr aufgenommene Darlehen von 31 Millionen Yen hinausging, eine nur vorübergehende, wenn auch zeitweise recht beträchtliche.

I. Überweisungen aus Spezialfonds:		
Im Kriegsbudget 1904/05 überwiesen	55,0 Millionen Yen	
" " 1905/06 "	8,0 " "	
Zusammen		63,0 Millionen Yen
II. Aus den Überschüssen und Einschränkungen von Ausgaben:		
Im Kriegsbudget 1904/05 veranschlagt	48,0 Millionen Yen	
" " 1905/06 "	48,4 " "	
Zusammen		96,4 Millionen Yen
III. Aus neuen und erhöhten Steuer- und Monopoleinnahmen:		
Im Kriegsbudget 1904/05 veranschlagt	62,0 Millionen Yen	
Im normalen und Kriegsbudget 1905/06 veranschlagt 150,6 Millionen Yen, wovon bis Ende September 1905 die Hälfte einzustellen	75,3 " "	
Zusammen		137,3 Millionen Yen
IV. Aus freiwilligen Beiträgen und verschiedenen Einnahmen		2,0 " "
V. Aus öffentlichen Anleihen		1134,5 " "
VI. Aus sonstigen Darlehen		31,0 " "
Summe der aufgebrachten Mittel		1464,2 Millionen Yen

Von diesem Betrag ist zweifellos zur Zeit noch ein erheblicher Bestand verfügbar. Geht man von der oben näher begründeten Annahme aus, daß Anfang

*) Vgl. „Frankfurter Zeitung" vom 27. Dezember 1904.

Juli Japan noch über einen freien Geldbestand in Höhe von rund 200 Millionen Yen verfügte und daß dieser Betrag sich inzwischen um den Erlös der im Juli aufgenommenen auswärtigen Anleihe um 250 Millionen Yen, also auf 450 Millionen, erhöhte, so wird man nicht allzuweit fehlgreifen, wenn man den Ende September noch verfügbaren Bestand auf 300 Millionen Yen veranschlagt. Der Krieg würde mithin bis Ende September einen Baraufwand von rund 1160 Millionen Yen erfordert haben, was einen Monatsdurchschnitt von 58 Millionen Yen — gegen 66½ Millionen Rubel bei Rußland — ergibt.

Aber auch hier gilt, daß die endgültige Abwicklung des Krieges und die für die Wiederherstellungsarbeiten erforderlichen Summen nicht nur die noch verfügbaren Mittel aufzehren, sondern neue Anleihen, wenn auch voraussichtlich in beträchtlich geringerem Umfang als bei Rußland, notwendig machen werden.

3. Die Einwirkung des Krieges auf Valuta, Staatskredit und Volkswirtschaft.

Die japanische Valuta hat sich unter den Einflüssen des Krieges merklich stabil gehalten. Sie ist, wie im Oktoberheft auf Grund der Notierungen der Viermonatswechsel Yokohama—London gezeigt wurde, von dem Stande, den sie Anfang Dezember 1903 einnahm — 2 s. 0 11/16 d. — nach dem Kriegsausbruch zeitweise bis auf 2 s. 0 1/16 d. herabgegangen, hat sich dann vom April an etwas erholt und stand seit Mitte Mai 1904 nahezu unverändert auf 2 s. 0¼ d. Freilich hat sich die japanische Valuta auf diesem Stande nur um den Preis des sehr erheblichen Goldabflusses halten lassen, der teils durch die auswärtigen Zahlungsverpflichtungen der Regierung, teils durch die ungewöhnlich ungünstige Handelsbilanz bedingt war. Im Jahre 1905 haben die Auslandsanleihen, ebenso wie auf die Goldbewegung, so auch auf die Valuta eine gewisse Einwirkung gezeigt. Die japanischen Wechselkurse sind allmählich wieder um eine Kleinigkeit in die Höhe gegangen; von der letzten Märzwoche 1905 an halten sie sich auf 2 s. 0 5/16 d.

Von ganz besonderem Interesse sind die Kursbewegungen der japanischen Staatspapiere, in denen sich die Wirkung der militärischen Erfolge auf den japanischen Staatskredit am deutlichsten wiederspiegelt.

Die nachstehende Tabelle gibt ein Bild der Kursbewegung der japanischen 4prozentigen Anleihe von 1899 an der Londoner Börse, und zwar in Gegenüberstellung mit den Kursen der 4prozentigen russischen Anleihe von 1889 auf demselben Markte.

Die Kursbewegung der ersten zehn Kriegsmonate ist in den früheren Aufsätzen bereits besprochen worden. Von dem ersten schweren Sturz bis auf 62 Prozent Ende März 1904 hatte sich die japanische Anleihe nach den ersten siegreichen Gefechten des Landheeres zeitweise bis auf mehr als 77 Prozent im Juni erholt. Die folgenden Monate brachten jedoch, da der langsame Gang der Operationen die Zweifel, ob Japan den Krieg werde durchhalten können, wieder wach werden ließ, eine schwächere Haltung der Kurse. Auch die großen militärischen Erfolge bei Liauyang und am Schaho übten keinen nennenswerten Einfluß auf die Kurse aus; zwischen den beiden Schlachten sank sogar der Kurs, der sich am 2. September bis auf 75⅝ gehoben hatte, zeitweise bis auf 70½. Erst die Nachrichten, die den Fall von Port Arthur in naher Zeit als sicher erscheinen ließen, brachten im Dezember 1904 eine nachhaltige Kurssteigerung,

	Kurs der 4proz. russischen Anleihe von 1889, II. Serie			Kurs der 4proz. japanischen Anleihe von 1899		
	höchster	niedrigster	durchschnittlicher	höchster	niedrigster	durchschnittlicher
15. Dezember 1903	—	—	100,50	—	—	84,00
23. Dezember 1903	—	—	99,00	—	—	80,25
31. Dezember 1903	—	—	98,00	—	—	77,50
Januar 1904	98,50	93,75	97,13	78,37	74,50	76,40
Februar 1904	98,00	88,75	92,15	76,00	65,75	69,21
März 1904	95,25	92,00	93,60	65,75	62,00	64,58
April 1904	95,00	91,75	93,09	66,50	62,37	65,03
Mai 1904	90,75	88,25	89,33	74,00	67,75	70,66
Juni 1904	92,50	89,00	90,80	77,37	74,75	76,00
Juli 1904	92,75	91,50	92,03	76,00	72,87	73,72
August 1904	92,00	91,25	91,41	75,25	74,25	74,70
September 1904	92,75	91,50	92,20	75,62	70,50	73,20
Oktober 1904	93,50	91,75	92,55	74,50	70,75	72,91
November 1904	93,25	92,50	92,95	75,00	73,37	74,28
Dezember 1904	93,25	91,25	92,67	77,75	74,75	75,84
Im Jahre 1904	98,50	88,25	92,53	78,37	62,00	72,23
Januar 1905	91,50	87,50	89,84	80,12	76,50	77,92
Februar 1905	91,25	89,25	90,42	86,75	79,75	82,51
März 1905	90,00	87,00	87,37	87,62	85,25	86,45
April 1905	89,00	87,00	87,82	86,00	82,75	84,33
Mai 1905	89,00	87,50	88,22	87,87	82,37	83,55
Juni 1905	91,00	87,50	89,22	89,75	87,25	88,87
Juli 1905	89,00	86,25	87,31	89,00	87,25	87,99
August 1905	94,75	88,00	89,21	89,75	88,36	87,50

denn von dem Fall dieser Festung erwartete man die Beendigung des Krieges. Die Kursbesserung machte aber die größten Fortschritte nicht nach der Kapitulation der Festung, sondern nach dem Ausbruch der Arbeiterunruhen in Petersburg und der Ermordung des Großfürsten Sergius. Nach dem erstgenannten Ereignis ging der Kurs der japanischen Anleihe bis auf 80 und etwas darüber, nach dem letztgenannten sprang er bis auf 86³/₄. Damit war der Kurs auf einem höheren Stande angekommen, als er ihn um die Mitte des Jahres 1903, ein halbes Jahr vor dem Kriegsausbruch, eingenommen hatte. Die Schlacht bei Mukden brachte nur eine geringfügige weitere Erhöhung, bis auf 87⁵/₈ am 11. März 1905. Die Differenz zwischen den Londoner Kursen der russischen und japanischen 4prozentigen Anleihe, die noch im Durchschnitt des Dezember 1904 nahezu 14 Prozent betragen hatte, stellte sich in den folgenden Tagen zeitweise auf nur ¹/₄ Prozent. Allerdings konnten die Japaner den Mitte März erreichten Kurs zunächst nicht behaupten. Auch die russische

Niederlage bei Mukden war keine vernichtende gewesen; es zeigte sich, daß die Tragweite des Sieges überschätzt worden war, und auch die inneren Verhältnisse Rußlands stellten nicht, wie man vielfach erwartet hatte, eine unbedingte Nötigung zum Frieden dar. Dazu kam die Ungewißheit über den nahenden Zusammenstoß zwischen dem Baltischen Geschwader und der japanischen Flotte. Aus diesen Verhältnissen erklärt es sich, daß der Kurs der japanischen Anleihe von $87^{5}/_{8}$ am 11. März 1905 allmählich wieder bis auf 83 Prozent und darunter im Mai herabging. Die Nachrichten über den Ausgang der Schlacht in der Tsushima-Straße brachten mit der endgültigen Sicherung der Herrschaft Japans zur See und den zuversichtlichen Friedenshoffnungen eine neue Kurssteigerung bis auf 89,75 im Juni. In den ersten Junitagen erreichten die japanischen Kurse zum ersten Male die russischen und gingen in den folgenden Wochen sogar zeitweise über diese hinaus. Obwohl die japanische Anleihe ihren hohen Kursstand nicht behaupten konnte, sondern gelegentlich wieder bis auf 87,25 herunterging, hat die Kursdifferenz zugunsten der japanischen Papiere im Juli unter dem Eindruck der Meuterei in der russischen Schwarze Meer-Flotte zeitweise den Betrag von etwa $1^{1}/_{2}$ Prozent erreicht. Von der zweiten Augustwoche an wurde jedoch der Kurs der japanischen Anleihe, der relativ geringen Schwankungen unterlag, von demjenigen der russischen Rente, die infolge der Friedensaussichten stieg, wieder überholt, und als am 30. August bekannt wurde, daß in Portsmouth sich die Friedensunterhändler geeinigt hatten, und zwar ohne daß Japan eine Kriegskostenentschädigung erhielt, stieg allerdings die japanische Anleihe wieder auf 89,75, die russische dagegen bis auf 94,75. In den letzten Tagen steht die 4prozentige russische Anleihe in London zwischen 94 und 95, die japanische zwischen 90 und 91,50.

Wenn damit die russischen Staatspapiere auch wieder einen Vorsprung vor den japanischen gewonnen haben, so bleibt doch die Tatsache, daß heute die japanischen Anleihen um etwa 5 Prozent höher stehen als zur Zeit vor dem Kriegsausbruch und den Kriegsbefürchtungen; und das nach einem Krieg, der die Schuldenlast des japanischen Staates mehr als verdreifacht hat und nach einem Frieden, der den Japanern keinen unmittelbaren Ersatz für ihre Kriegsausgaben in Aussicht stellt. Allein die Verzinsung der Kriegsanleihen belastet Japan jährlich mit mehr als dem vierten Teil seiner ordentlichen Einnahmen in den letzten Jahren vor dem Kriegsausbruch. Berücksichtigt man, daß Japan für die ihm mit dem Frieden erwachsenden dringlichen Aufgaben militärischer und wirtschaftlicher Natur ohne weitere Anleihen kaum wird auskommen können, berücksichtigt man ferner, zu welcher Anspannung der finanziellen Kräfte Japan sich schon in den letzten Jahren vor dem Krieg zur Durchführung seiner Rüstungen und zur Bestreitung seiner rasch anwachsenden ordentlichen Ausgaben genötigt gesehen hat, dann wird man sagen müssen, daß es jedenfalls nicht eine Verbesserung der tatsächlichen Finanzlage Japans gewesen ist, die den Kurs seiner Anleihen und den Stand seines Staatskredits gehoben hat, sondern daß die höhere Bewertung der japanischen Anleihen auf den westlichen Geldmärkten erfolgt ist trotz der gewaltigen finanziellen Belastung, die der Krieg dem japanischen Staatswesen auferlegt hat. Damit soll jedoch nichts weniger als ein Urteil darüber gefällt sein, ob die gegenwärtige Bewertung der japanischen Anleihen gerechtfertigt ist oder nicht. Auch in den finanziellen Dingen geht das Werden über das Sein und die bewegende Kraft über den augenblicklichen Ruhezustand.

Den westlichen Völkern ist im Verlauf dieses Krieges erst zögernd und dann mit rapider Schnelligkeit die Erkenntnis der enormen Lebenskraft aufgegangen, die in diesem Volke des fernsten Ostens wirksam ist. Diese neue Bewertung der japanischen Volkskraft hat sich auch auf die wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit des Landes der aufgehenden Sonne erstreckt. Nur so erklärt es sich, daß die westlichen Börsen heute den japanischen Staatskredit trotz seiner mehr als verdreifachten Belastung höher einschätzen als vor dem Krieg.

Für die Frage, wie Japan die durch den Krieg so stark vermehrte finanzielle Belastung wird tragen können, wird natürlich in erster Linie die wirtschaftliche Entwicklung des Landes von entscheidender Bedeutung sein. In dieser Beziehung ist es von großer Wichtigkeit, daß der Krieg den Aufschwung der japanischen Volkswirtschaft, wie wir ihn in unseren früheren Ausführungen geschildert haben, nicht zum Stillstand gebracht hat, daß im Gegenteil während des Krieges selbst in gewissem Umfange eine weitere Ausdehnung der wirtschaftlichen Tätigkeit und ein weiteres Erstarken der produktiven Kräfte eingetreten zu sein scheint. Das Jahrbuch des japanischen Finanzministeriums glaubt mit Befriedigung feststellen zu können, „daß das Land wenig von den übeln Folgen, welche gewöhnlich in Kriegszeiten einzutreten pflegen, verspürt hat, daß im Gegenteil die wirtschaftliche Lage im letzten Jahre in jeder Beziehung günstig war." Zum Beweis wird insbesondere der „beispiellose Aufschwung des auswärtigen Handels im letzten Jahre" und die weitere Zunahme der Einlagen bei den Banken und den Postsparkassen erwähnt. Auf Grund dieser Tatsachen glaubt das Jahrbuch „mit vollem Recht behaupten zu können, daß die schwere Kriegslast die wirtschaftliche Entwicklung der Nation in keiner Weise gehindert hat."

Der siegesfrohe Optimismus mag in diesen Ausführungen vielleicht etwas zu stark durchklingen, und namentlich der Hinweis auf den auswärtigen Handel während des ersten Kriegsjahres mag nicht in jeder Beziehung durchschlagend sein. Aber alles in allem ist in der Tat in den bisher vorliegenden Daten über die Wirtschaftsverhältnisse Japans im verflossenen Jahre von einer Störung durch den Krieg nur wenig zu merken. Daß dem so ist, hat seinen Grund hauptsächlich darin, daß der Krieg von Anfang an außerhalb des Landes auf fremdem Territorium geführt wurde, daß ferner Japan sich sehr bald im Besitz der vollkommenen Herrschaft zur See befand, und daß schließlich Japan im Jahre 1904 eine ungewöhnlich gute Ernte zu verzeichnen hatte.

Der erste Punkt bedarf kaum einer Erläuterung. Es liegt auf der Hand, von welcher Bedeutung es ist, daß Japan vor jeder unmittelbaren verheerenden und zerstörenden Einwirkung des Krieges bewahrt blieb und nur unter der Entziehung von Arbeitskräften zu leiden hatte, für die bei den wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen des Landes ein ausreichender Ersatz nicht allzuschwer war.

Der zweite Punkt ist bei der Bedeutung des Außenhandels für das Inselreich gleichfalls von der größten Wichtigkeit. Zu Anfang des Krieges schien es, als ob durch die trotz des glücklichen Vorstoßes gegen die Port Arthur-Flotte herrschende Unsicherheit des Seeverkehrs der japanischen Volkswirtschaft dieser Lebensnerv stark unterbunden werden könnte. Abgesehen von der Kapergefahr mußten die infolge des Risikos beträchtlich erhöhten Frachten und Versicherungsprämien den japanischen Außenhandel

stark behindern; dazu kam infolge der Inanspruchnahme eines großen Teiles der japanischen Handelsflotte eine Knappheit an Schiffen. Die Sicherung der Seeherrschaft hat diese Schwierigkeiten beseitigt, indem sie Frachten und Versicherungssätze auf ein erträgliches Niveau brachte und die Charterung fremder Fahrzeuge in großem Umfange ermöglichte.

Die günstige Ernte schließlich mußte bei dem starken Vorwiegen der landwirtschaftlichen Bevölkerung eine besondere Erleichterung darstellen. Der Ertrag der Reisernte, der sich im Vorjahre auf 46,5 Millionen Koku gestellt hatte, erreichte im Jahre 1904 den bisher höchsten Stand mit 51,5 Millionen Koku. Der Ertrag von Weizen, Roggen und Gerste, der im Jahre 1903 mit nur 13,5 Millionen Koku ungewöhnlich niedrig gewesen war, stieg auf 19,6 Millionen Koku. Hinsichtlich der meisten übrigen Produkte, auch der bergmännischen und industriellen, liegen leider Produktionsnachweise für 1904 nicht vor. Für das wichtigste, die Seide, gibt jedoch die Handelsstatistik einen hinreichenden Beleg für eine gleichfalls recht ansehnliche Steigerung der Erzeugung.

Die Gesamtentwicklung des Außenhandels Japans während des ersten Kriegsjahres ist — darin muß man dem Finanz-Jahrbuch jedenfalls Recht geben — ein Beweis für die Geringfügigkeit der durch den Krieg entstandenen Beeinträchtigung des japanischen Wirtschaftslebens. Die Gesamtumsätze waren erheblich größer als in irgend einem früheren Jahre, und die Zunahme erstreckt sich, wie die folgende Übersicht zeigt, sowohl auf die Einfuhr als auch auf die Ausfuhr, allerdings auf die letztere in geringerem Maße.

Japans Außenhandel 1901 bis 1904:

(In Millionen Yen.)

	1901:	1902:	1903:	1904:
Einfuhr . . .	255,8	271,7	317,1	371,4
Ausfuhr . . .	252,3	258,3	289,5	319,3
Einfuhrüberschuß	3,5	13,4	27,6	52,1

Daß aus der ungleichen Zunahme von Einfuhr und Ausfuhr eine nicht unbedenkliche Steigerung des Passivsaldos der Handelsbilanz hervorging, auf dem die erhebliche Goldausfuhr des Jahres 1904 zu einem großen Teil beruhte, ist oben in anderem Zusammenhang bereits ausgeführt.

In der ersten Hälfte des laufenden Jahres hat sich die passive Handelsbilanz noch verschlimmert; die Einfuhr betrug 286,4 Millionen Yen gegen 182,6 Millionen im ersten Semester 1904, die Ausfuhr 142,7 Millionen Yen gegen 137,5 Millionen im Vorjahr. Der Passivsaldo der Handelsbilanz des ersten Semesters ist also von 45,1 auf 143,7 Millionen Yen angewachsen.

Was die Zunahme des Handels an sich anlangt, so kann ihre Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung während des Kriegs nur aus einer Prüfung der bei den einzelnen Waren eingetretenen Veränderungen beurteilt werden. Bei der Einfuhr haben wir die größten Steigerungen bei denjenigen Waren, für die der Krieg einen erhöhten Bedarf erzeugen mußte. Hierher gehört zweifellos die Einfuhrzunahme bei Steinkohlen (10,2 Millionen Yen),*) Dampffahrzeugen (7,6 Millionen Yen), Decken (6,2 Millionen

*) Gleichzeitig trat ein Rückgang der Ausfuhr um 4,4 Millionen Yen ein.

Yen), Fellen und Sohlleder (3,5 Millionen Yen), Eisen in Klumpen und Stangen (2,7 Millionen Yen), baumwollenem Drillich und Kanevas (2,0 Millionen Yen). Auch die vermehrte Einfuhr von Rohbaumwolle (3,9 Millionen Yen) sowie von Wolle und Wollengarn (6,9 Millionen Yen) geht auf eine durch den Krieg gesteigerte Nachfrage und durch diese beförderte Entwicklung der Textilindustrie zurück, wobei neben der bereits verzeichneten Steigerung der Einfuhr gewisser Baumwollfabrikate und von Decken sehr charakteristisch ist, daß im Jahre 1904 die Ausfuhrsteigerung bei den Erzeugnissen der Baumwollindustrie nach dem großen Aufschwung der letzten Jahre zum ersten Male ins Stocken gekommen ist und daß einzelne Artikel, insbesondere Baumwollgarn, sogar einen Rückgang zu verzeichnen haben. Die gesteigerte Einfuhr von Reis (um 7,8 Millionen Yen) findet einen teilweisen Ausgleich in dem Einfuhrrückgang von Weizen und Weizenmehl (um 3,9 Millionen Yen) und steht im übrigen wohl gleichfalls mit dem Kriegsbedarf in Zusammenhang. Bei anderen Produkten, wie Zucker und Petroleum, mögen die Zollerhöhungen vor ihrem Inkrafttreten eine Einfuhrsteigerung herbeigeführt haben.

Von der Gesamtzunahme der Ausfuhr in Höhe von etwa 30 Millionen Yen kommen allein 14,3 Millionen auf Rohseide, 10,0 Millionen auf Seidengewebe (Habutae) und 1,8 Millionen auf seidene Tücher. Die Ursache liegt zweifellos in der ungewöhnlich günstigen Seidenernte des Jahres 1904 und zum Teil wohl auch in einer Einschränkung der inneren Nachfrage nach diesen Luxusartikeln. Abgesehen von Seide und Seidenwaren haben eine größere Ausfuhrsteigerung zu verzeichnen: Sake um 1,6 Millionen Yen, hauptsächlich für die Armee in Korea und in der Mandschurei; ferner Zündhölzer um 1,0 und Strohgeflechte um 1,4 Millionen Yen.

Die von dem Finanz-Jahrbuch hervorgehobene beispiellose Entwicklung des auswärtigen Handels im letzten Jahre geht also in der Einfuhr ganz vorwiegend auf den unmittelbaren Bedarf für den Krieg oder für die durch den Krieg in Nahrung gesetzten Industrien zurück, in der Ausfuhr auf eine ungewöhnlich gute Seidenernte. Aber auch wenn man diese besonderen Umstände gebührend in Rechnung stellt, bleibt das für Japan erfreuliche Ergebnis, daß der Krieg jedenfalls keinen fühlbaren Rückschlag in der rasch aufsteigenden wirtschaftlichen Entwicklung des Landes gebracht hat.

Japan steht also nach dem Kriege im wesentlichen mit ungeschwächter wirtschaftlicher Kraft der stark erhöhten und mit Unvermeidlichkeit auch nach dem Friedensschluß noch weiter wachsenden finanziellen Belastung gegenüber. Für einen weiteren Ausblick fällt zu seinen Gunsten in die Wagschale, daß es sich in Korea und der Südmandschurei große und wertvolle Territorien für seinen wirtschaftlichen Betätigungsdrang gesichert hat, deren Bearbeitung voraussichtlich später einmal für Japan das Tragen einer großen Finanzlast erleichtern wird. In der Gegenwart und in der unmittelbaren Zukunft dagegen wird Japan für die Nutzbarmachung dieser neuen Gebiete große Kapitalien investieren müssen, die erst im Laufe von Jahren wieder herausgewirtschaftet werden können. In Japan selbst sieht man ein, daß man aus eigener Kraft diesen großen Anforderungen nicht wird genügen können. Nicht nur die staatliche Finanzverwaltung, sondern auch die private wirtschaftliche Betätigung ist durch den Krieg und seine Konsequenzen genötigt, in größerem Umfange als bisher an das Kapital der westlichen Nationen zu appellieren. Man scheint deshalb in Japan geneigt zu sein, die bisherigen

starken Beschränkungen des fremden Kapitals, wie sie namentlich im Verbot des Grunderwerbs durch Fremde und in der Gesetzgebung über die Gesellschaften bestehen, aufzuheben oder wenigstens stark zu mildern. Findet Japan im Ausland die für seine staatlichen und wirtschaftlichen Zwecke benötigten Kapitalien, so werden damit jedenfalls für die Gegenwart und die nächste Zukunft seine Staatsfinanzen und seine Zahlungsbilanz einer neuen Belastungsprobe unterworfen, und nur der weitere Gang der Dinge kann zeigen, ob Japans wirtschaftliche Kräfte stark genug sind, um die Belastung, die es, teils der Not, teils dem eigenen Triebe gehorchend, auf sich genommen hat und fernerhin auf sich nimmt, auszuhalten und zu überwinden.

Schlußbetrachtungen.

Es war der Zweck meiner Aufsätze, die Rolle des Geldes in einem großen modernen Kriege und die Technik der finanziellen Kriegführung an den sich vor unseren Augen abspielenden Ereignissen zu studieren und zu beleuchten. In der Einleitung zum ersten Aufsatze wurde hervorgehoben, wie mit der Entwicklung der Technik der modernen Kriegsrüstung die Bedeutung der ökonomischen und finanziellen Kraft für die militärische Leistungsfähigkeit der Nationen gewachsen ist. Aber gleichzeitig wurde vor einer Überschätzung des rein technischen und finanziellen Moments gewarnt und hervorgehoben, daß auch heute noch das „Menschenmaterial in seiner Zahl, seiner physischen Leistungsfähigkeit und seiner Schulung, der Geist, der es beseelt, die Organisation und Disziplin, die es zusammenhält, die Persönlichkeit, die es leitet“, — daß das alles Faktoren sind, die durch keine technische Zurüstung und durch keine Geldmittel ersetzt werden können.

Der Verlauf des russisch-japanischen Kriegs hat diese Einschränkung bestätigt. Der Gang des Krieges ist nicht durch die Staatsfinanzen der beiden Länder entscheidend bestimmt worden, sondern durch die persönlichen Qualitäten der Mannschaften in Heer und Flotte und ihrer Führer. Aber es wäre zu weit gegangen, wenn man den Finanzen jede Einwirkung auf den Gang des Krieges und insbesondere auf die Zeit und die Bedingungen der Wiederherstellung des Friedens absprechen wollte. Daß der Einfluß des Geldes während des Krieges selbst nur gewissermaßen latent mitgewirkt hat und nicht sichtbarer in Erscheinung trat, liegt zudem in besonderen Verhältnissen, die noch zu erläutern sind.

Rußland war ohne Zweifel für den Krieg finanziell beträchtlich besser vorbereitet als Japan. Die Gegner des russischen Finanzsystems mögen die Solidität der Fundierung der russischen Finanzwirtschaft und das Vorhandensein der zu ihrer dauernden Durchführung erforderlichen wirtschaftlichen Kräfte bezweifeln. Das kann dahingestellt bleiben. Was uns hier interessiert, ist lediglich die feststehende Tatsache, daß in den 20 Jahren vor dem Kriegsausbruch die russischen Staatsmänner es verstanden hatten, den zerrütteten Staatshaushalt aus der Defizitwirtschaft herauszuarbeiten, den Staatskredit in ungeahnter Weise zu befestigen, die Papierwährung durch eine Goldwährung zu ersetzen und zur Sicherung der Währung sowie als eventuelle Kriegsreserve — neben den erheblichen freien Beständen der Staatskasse — einen gewaltigen Goldvorrat in der Zentralbank anzusammeln. Japan dagegen hatte schon

in dem Jahrzehnt vor dem Kriege seine finanziellen Kräfte — teils zu wirtschaftlichen Zwecken, namentlich aber zur Durchführung seines großen Rüstungsprogramms — außerordentlich stark angespannt. Während von 1878/79 bis zum Jahre 1893/94, in der Periode der Konsolidierung der japanischen Finanzen, der Betrag der Staatsschuld nahezu stabil geblieben war — er stellte sich im erstgenannten Jahr auf 250,0, im letztgenannten auf 266,8 Millionen Yen —, hat er sich in den folgenden Jahren bis zum Beginn des russisch-japanischen Kriegs mehr als verdoppelt (etwa 560 Millionen Yen bei Kriegsausbruch). Diese Vermehrung der Staatsschuld hatte sich ergeben trotz der beträchtlichen Erhöhung der Besteuerung vom Jahre 1896 an, die im Oktoberheft 1904 (S. 1058) geschildert ist. Die Wirkung auf den japanischen Staatskredit wird dadurch illustriert, daß in Tokio selbst die konsolidierte 5prozentige Staatsanleihe im Jahre 1890 zwischen 98,20 und 102,05 Prozent schwankte, im Jahre 1893 zwischen 101,50 und 110,70 Prozent, im Jahre 1902 dagegen — also zu einer Zeit, in der unmittelbare Kriegsbefürchtungen noch nicht bestanden — zwischen nur 86,75 und 92,50 Prozent. Der Kurs der japanischen Staatsanleihen ist also gegenüber dem Stand zu Beginn der 90er Jahre um etwa 10 Prozent zurückgegangen, während der öffentliche Kredit Rußlands in jenen Jahren in seiner Gesamtentwicklung eine erheblich steigende Bewertung erfuhr. Dazu kam ferner, daß die Bank von Japan nur über einen bescheidenen, den Notenumlauf mitunter nicht einmal zu einem Drittel deckenden, nur ein Achtel bis ein Zehntel des Goldvorrats der russischen Reichsbank ausmachenden Goldbestand verfügte, der ohne unmittelbare Gefährdung der Währung keine irgend erhebliche Inanspruchnahme für Kriegszwecke gestattete. Dazu kamen schließlich die gewaltigen Unterschiede in den gesamten Dimensionen des Staatshaushalts; die ordentlichen Einnahmen Rußlands waren vor Beginn des Krieges 8 bis 9 mal so groß, wie diejenigen Japans; auch wenn man berücksichtigt, daß bei Rußland den Einnahmen in beträchtlich größerem Umfange als bei Japan Ausgaben für staatliche Betriebe gegenüberstehen, so bleibt doch immer noch ein enormer Unterschied, der darin zum Ausdruck kommen mußte, daß die gleichen absoluten Beträge von Kriegskosten und Kriegsanleihen bei Japan eine um ein Mehrfaches stärkere Belastung des Etats darstellten als bei Rußland.

Der Krieg hätte nun bei einem andern Verlauf der militärischen Vorgänge Gelegenheit geben können, nach Art eines Experimentes die Wirkung der verschieden starken finanziellen Kriegsrüstung zu beobachten. Aber zum Wesen des Experiments gehört es, daß eine und dieselbe Ursache unter verschiedenen Bedingungen wirksam wird; nur durch die Änderung der Bedingungen läßt sich die Wirkung einer bestimmten Ursache gewissermaßen isolieren. Der ostasiatische Krieg hat jedoch den Unterschied in der finanziellen Stärke von Anfang bis zum Ende immer nur unter der einen Bedingung wirksam werden lassen, daß Rußland, der finanziell besser gerüstete Teil, gleichzeitig der militärisch unterliegende, und Japan, der finanziell schwächer gerüstete Teil, gleichzeitig der militärisch überlegene war. Der Krieg war infolgedessen finanzpolitisch weit weniger lehrreich, als wenn z. B. vor dem Fall von Port Arthur, oder auf der Ebene von Mukden, oder schließlich auch noch in der Tsushima-Straße sich das Waffenglück mit Entschiedenheit zugunsten der Russen gewendet hätte. Bei dem tatsächlichen Verlauf der Dinge konnte man nur beobachten: was nützt die bessere

finanzielle Rüstung der militärisch inferioren Partei, und was schadet die finanzielle Inferiorität einem Staate, der in einem großen Krieg von Sieg zu Sieg eilt? Und in keinem Falle ist aus der Gesamtwirkung ohne weiteres zu unterscheiden, welcher Anteil auf Rechnung der Finanzen und welcher auf Rechnung der militärischen Vorgänge kommt.

Aber auch in dieser durch den Gang der Dinge gegebenen Beschränkung bleibt genug des Lehrreichen übrig; es liegt nur weniger an der Oberfläche.

Zunächst konnte man in den ersten Wochen nach dem Ausbruch der Feindseligkeiten sehen, daß die Kurse der japanischen Staatspapiere, trotz des militärisch günstigen Anfangs, mehr als doppelt so stark zurückgingen wie die russischen, und daß Japan große Schwierigkeiten fand, zu erträglichen Bedingungen — namentlich im Auslande — die für den Krieg unbedingt erforderlichen Geldmittel zu beschaffen. Trotz aller seiner militärischen Mißerfolge hat Rußland ohne erhebliche Schwierigkeit in den ersten zwölf Kriegsmonaten im Auslande die Summe von etwa 530 Millionen Rubel aufgenommen, während Japan trotz aller seiner Siege in derselben Zeit nur 220 Millionen Yen zu wesentlich ungünstigeren Bedingungen im Auslande beschaffen konnte. Selbst nach dem Fall von Port Arthur konnte Rußland in Deutschland und Holland seine 4½ prozentige Anleihe im Betrag von 230 Millionen Rubel noch zu wesentlich leichteren Bedingungen unterbringen, als Japan nach den Schlachten bei Liauyang und am Schaho seine 6 prozentigen Schatzscheine im Betrage von nur 120 Millionen Yen in London und New York hatte begeben können. Rußland hatte an seinen Finanzen einen Rückhalt für seine Kriegführung, der erst dann etwas ins Wanken kam, als zu den fortgesetzten militärischen Mißerfolgen die Unruhen im Innern des Reiches hinzutraten. Japan dagegen hat erst, nachdem durch eine ununterbrochene Reihe von Siegen und durch die inneren Wirren in Rußland seine militärische Überlegenheit endgültig gesichert erschien, für seine Geldbeschaffung eine Behandlung auf annähernd gleichem Fuße wie Rußland erzielt. Rußland verdankte es wesentlich seiner finanziellen Stärke, daß es auch nach empfindlichen Niederlagen immer wieder zu einer zähen Gegenwehr in der Lage war und immer wieder aufs neue den endgültigen Ausgang des Krieges in Frage stellen konnte. Das wurde vor allem deutlich bei der Fahrt des Baltischen Geschwaders, die ja freilich das unglücklichste Ende gefunden hat; aber das lag an dem Schiffs- und Menschenmaterial und nicht an dem Gelde, mit dem diese Flotte ausgerüstet und ausgesendet worden war. Jedenfalls wurde es Rußland nur durch seine finanziell günstige Position ermöglicht, mit der Entsendung dieses Geschwaders gewissermaßen auf eine neue Entscheidung anzutragen, die bei einem günstigen Ausfall den verlorenen Krieg zu einem gewonnenen hätte machen können. Im Gegensatz dazu zeigt sowohl der enorme Kursrückgang der japanischen Staatsanleihen zu Beginn des Krieges als auch der weitere Verlauf der Kursbewegung in seinen Einzelheiten mit hinreichender Deutlichkeit, was Japan von einem einzigen größeren militärischen Mißerfolge zu erwarten gehabt hätte. Es sei nur auf den erheblichen Kursrückgang der japanischen Werte hingewiesen, der eintrat, als nach dem großen Sieg bei Liauyang die russischen Truppen zwischen Liauyang und dem Schaho einige unbedeutende Teilerfolge errangen. Das Versagen der Finanzkraft nach einem militärischen Mißerfolg hätte aber den Japanern eine kraftvolle Fortsetzung des Krieges kaum gestattet; es wäre ihnen unmöglich gewesen, die beträchtlichen Mittel aufzu-

bringen, die sie benötigten, um ihrer gewaltigen Armee in der Mandschurei die volle Aktionsfähigkeit zu sichern und gleichzeitig ihre Flotte gegenüber dem herannahenden Baltischen Geschwader wieder instandzusetzen und sie in monatelanger Gefechtsbereitschaft zu halten. Aber obwohl diese Eventualität nicht eintrat, obwohl Japans Finanzen durch seine Waffenerfolge gestützt wurden, hat sich die finanzielle Schwäche doch in einer gewissen Beschränkung seiner militärischen Stoßkraft gezeigt. Um das extremste Beispiel zu wählen: Japan war auch nach der völligen Niederkämpfung der russischen Flotte nicht in der Lage, die Fahrt des Baltischen Geschwaders durch einen Gegenbesuch in den Gewässern der Ostsee zu beantworten und durch ein Erscheinen seiner Flotte vor Kronstadt und den russischen Hafenplätzen den letzten und stärksten Druck auf seinen Gegner auszuüben. Es mögen gewisse technische Bedenken gegen einen solchen Plan gesprochen haben; daß er an sich nach der Vernichtung der russischen Flotte durchführbar war, kann wohl keinem Zweifel unterliegen. Hier waren es die Finanzen, die einen solchen Gedanken von vornherein nicht wach werden ließen.

Vor allem aber zeigte sich die finanzielle Unterlegenheit Japans bei dem Friedensschluß. Das Zustandekommen des Friedens in einem Zeitpunkt, in dem militärisch der Krieg noch nicht zu seinem Ende gekommen war — dazu hätte mindestens noch die Wegnahme von Wladiwostok und Charbin gehört —, das Zustandekommen des Friedens unter Bedingungen, die für Rußland noch verhältnismäßig so günstig waren, hat namentlich deshalb fast allgemein so sehr überrascht, weil das große Publikum nur den rein militärischen Verlauf und nicht auch die finanzielle Seite des Krieges verfolgte. Um uns über den finanziellen Verlauf und den Stand der Kriegsfinanzen zur Zeit des Friedensschlusses klar zu werden, sei folgende Gegenüberstellung aufgemacht:

	Rußland.	Japan.
Ordentliche Einnahmen des letzten Friedensetats: Millionen Mark	4277	467
Geldaufwand für den Krieg bis Ende August 1905: Millionen Mark	2873	2424
Verhältnis des Kriegsaufwands zu den ordentlichen Einnahmen des letzten Friedensetats: Prozent	67	519
Staatsschuld zu Beginn des Krieges: Millionen Mark . . .	14 350	1170
Während des Krieges aufgenommene Anleihen: Millionen Mark	2768	2676
Verhältnis der Kriegsanleihen zur Staatsschuld vor Beginn des Krieges: Prozent	19	229
Jährliche Zinsen der Kriegsanleihen: Millionen Mark . . .	129	136
Jährliche Zinsen der Kriegsanleihen im Verhältnis zu dem Betrag der ordentlichen Einnahmen des letzten Friedensetats: Prozent	3	29
Goldbestand der Zentralbank im August 1905: Millionen Mark	2450	260
Verfügbarer Bestand der Staatskasse, zuzüglich Goldbestand der Zentralbank Mitte August 1905: Millionen Mark etwa . .	2850—3000	900—1000

Gewiß erscheinen in dieser Gegenüberstellung die Verhältnisse zuungunsten Japans vergröbert, da — wie bereits wiederholt erwähnt — bei Rußland den ordentlichen Einnahmen weit größere Ausgaben für Staatsbetriebe und Monopole entgegenstehen als bei Japan. Aber auch wenn man auf der Seite Rußlands die sich nach der oben gegebenen Berechnung herausstellende Belastung des Staatshaushalts durch die Kriegskosten und die Zinsen der Kriegsanleihen auf das Doppelte erhöht,

was viel zu hoch gegriffen ist,*) so bleiben die Unterschiede immer noch erstaunlich groß. Bei der Verdoppelung der Belastung des russischen Staatshaushalts würden die Aufwendungen für den Krieg bei Rußland den 1,3 fachen, bei Japan den 5,2 fachen Jahresbetrag der ordentlichen Einnahmen erreicht haben; die Zinsen der Kriegsanleihen würden bei Rußland 6 Prozent, bei Japan 29 Prozent der ordentlichen Einnahmen (nach ihrem Stande vor dem Krieg) beanspruchen. Dazu verfügte Rußland unter Berücksichtigung der Bankmittel zur Zeit der Friedensverhandlungen über nahezu 3 Milliarden, Japan dagegen nur über knapp 1 Milliarde Mark.

In Anbetracht dieser Zahlen wird es klar, wie Japan sich vor der Einnahme von Wladiwostok und Charbin zum Frieden bereit finden und sich in dem Friedensvertrag mit dem Verzicht auf die zweite Hälfte von Sachalin, auf die Herausgabe der in neutralen Häfen internierten russischen Kriegsschiffe, auf eine Beschränkung der russischen Flottenmacht in den ostasiatischen Gewässern und — last not least — sogar auf eine Kriegskostenentschädigung zufrieden geben mußte. Die japanischen Finanzen haben in dem Kriege eine ungeahnte Elastizität gezeigt; der patriotische Opfermut des japanischen Volkes hat Kriegssteuern von enormer Höhe auf sich genommen, und der europäische Geldmarkt hat sich unter dem Eindruck der militärischen Erfolge weit entgegenkommender gezeigt, als man es vor dem Kriegsausbruch oder auch noch in dem ersten Abschnitt des Krieges selbst erwarten konnte. Aber schließlich war eben doch der Punkt nahe, wo die Sehne bei aller unerwarteten Dehnbarkeit nicht stärker gespannt werden konnte. Nachdem die ersten zwei Auslandsanleihen durch die Zolleinkünfte und die folgenden beiden durch die Einnahmen aus dem Tabakmonopol sichergestellt worden waren, wäre die Bestellung weiterer Pfänder nicht gerade leicht gewesen, und außerdem hatte die Belastung des japanischen Staatshaushalts durch die Kriegsanleihen bereits einen Grad erreicht, daß die Möglichkeit der Aufnahme einer weiteren großen Auslandsanleihe für Kriegszwecke zum mindesten äußerst zweifelhaft war, während der innere Geldmarkt seine Leistungsfähigkeit offensichtlich erschöpft hatte. Gewiß war auch Rußland für die Aufnahme von weiteren Anleihen in einer schwierigen Lage; aber wenn beide Länder sich bei einer Fortsetzung des Krieges zu der ultima ratio des Zurückgreifens auf die Goldbestände ihrer Zentralbank entschlossen hätten, dann hatte auch hier Rußland den Vorteil einer mehrfachen Überlegenheit. Dazu kam für Rußland die gleichfalls durch die Finanzpolitik der letzten 20 Jahre geschaffene Möglichkeit der weiteren Geldbeschaffung vermöge einer Verpfändung oder Veräußerung von Teilen seines großen staatlichen Eisenbahnnetzes. Freilich wären die Kurse der russischen Anleihen durch ein solches Antasten des Staatsvermögens einer Erschütterung ausgesetzt worden, ebenso wie die russische Valuta durch eine Inanspruchnahme des Goldbestandes der Bank. Aber für den Fall, daß Rußland sich entschloß, über dieses Bedenken hinauszugehen, standen ihm weitere Mittel in erheblichen Beträgen zur Verfügung.

---

*) Im modifizierten Budget für 1904 betrugen die wichtigsten Ausgabeposten des ordentlichen Etats für Staatsbetriebe und Monopole:

1. beim fiskalischen Branntweinverkauf . . . . 170 Millionen Rubel,
2. bei der Eisenbahnverwaltung . . . . 425 " "

zusammen . . . 595 Millionen Rubel,

während der Gesamtbetrag der ordentlichen Einnahmen 1980 Millionen Rubel betragen hat.

Es ist für die Feldherren und Staatsmänner eines siegreichen Staates niemals leicht gewesen, einen Krieg vor der Niederkämpfung des Gegners und vor der Erreichung der natürlichen militärischen Endziele abzubrechen. Es gibt Beispiele, daß sich der siegreiche Staat knirschend fremder Gewalt fügen mußte, wie Rußland am Ende des Orientkrieges vor Konstantinopel angesichts der zum Gefecht klaren englischen Flotte; es gibt andere Beispiele, wo dem siegreichen Heere vor dem letzten Erfolge durch das größere politische Ziel eines genialen Staatsmannes Halt geboten wurde, wie der preußischen Armee 1866 vor Wien. In dem vorliegenden Falle haben, wie die japanischen Staatsmänner selbst bekennen, finanzielle Erwägungen den Ausschlag gegeben. Daß man um eine Kriegskostenentschädigung einen Krieg nicht mit einem der verlangten Entschädigung entsprechenden Kostenaufwand weiterführt, ist selbstverständlich. Auch der Hinweis der japanischen Staatsmänner darauf, daß auch durch die Einnahme von Wladiwostok und Charbin Rußland nicht zu einer Kriegskostenentschädigung hätte gezwungen werden können, ist zutreffend. Aber Japan hätte dann wenigstens militärisch seine Ziele vollkommen erreicht und Rußland gänzlich vom Stillen Ozean abgeschnitten. Entscheidend für den Verzicht hierauf war, daß die Fortsetzung des Krieges mit diesen Zielen einen weiteren enormen Kostenaufwand erfordert hätte, zu dem Japan kaum mehr in der Lage war, und daß sich die japanischen Staatsmänner darüber klar waren, daß die mit dem Frieden sich einstellenden militärischen und wirtschaftlichen Aufgaben nur dann rasch und vollständig genug würden erfüllt werden können, wenn Japan in dem Krieg seine finanziellen Kräfte nicht bis zur völligen Erschöpfung verbraucht haben würde.

Aus allen diesen Betrachtungen und Erwägungen kommen wir zu folgendem Schlußergebnis:

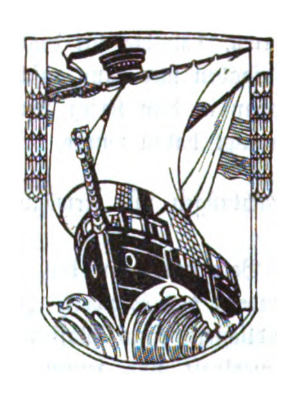
Von entscheidender Bedeutung für den Verlauf und den Ausgang des Krieges war nicht das Geld, sondern das Schwert. Japan hat gut daran getan, daß es in Anbetracht der Unvermeidlichkeit eines Waffenganges mit dem übermächtig erscheinenden Rußland seine Steuerkraft und seinen Staatskredit auf das Äußerste angespannt hat, um sich eine Rüstung zu schaffen, die ihm erlaubte, mit dem guten Gewissen der nationalen Pflichterfüllung und mit einiger Aussicht auf Erfolg in den Kampf um seine nationale Existenz und seine Weltstellung einzutreten.

Aber wenn das finanzielle Stärkeverhältnis auch nicht von entscheidender Bedeutung war, so hat es doch den Verlauf und Ausgang des Krieges immerhin in sehr erheblichem Umfange beeinflußt. Für Rußland war die Stärke seiner finanziellen Position ein wesentlicher Rückhalt bei der rein militärischen Kriegführung. Für Japan haben die finanziellen Sorgen die völlige Durchkämpfung des Krieges unmöglich gemacht. Dabei ist den Japanern das Eintreten der bis zuletzt stets vorhandenen Möglichkeit erspart geblieben, daß ein einziger militärischer Mißerfolg von größerer Bedeutung, wie solche von Rußland dank des finanziellen Rückhalts von Anfang bis zu Ende durchgehalten worden sind, durch seine Rückwirkung auf den japanischen Staatskredit dem Krieg eine nicht mehr gut zu machende Wendung hätte geben können. Bei den Friedensverhandlungen trat der Unterschied in der finanziellen Machtstellung am deutlichsten in Wirksamkeit. Den Russen ermöglichte ihre finanzielle Überlegenheit

einen annehmbaren und ehrenvollen Frieden, während die Japaner sich mit Bedingungen zufrieden gaben, die hinter den durch die militärischen Erfolge so wirksam unterstützten Wünschen erheblich zurückblieben.

Der russische Ministerpräsident und Friedensunterhändler Witte soll nach dem Schlusse der Portsmouther Verhandlungen gesagt haben, noch nie habe er die Überlegenheit der Feder über das Schwert so empfunden, wie bei dieser Gelegenheit. Es mag sein, daß der russische Erfolg bei den Friedensverhandlungen zu einem guten Teil der geschickten Feder der Diplomatie zn verdanken ist; aber ohne den finanziellen Hintergrund wäre es der Feder wohl schwer gefallen, gegen das Schwert aufzukommen. Herr Witte war entweder als Finanzmann zu bescheiden oder als Diplomat zu stolz, sonst hätte er vielleicht gesagt, daß auch bei dieser Gelegenheit das Gold schwerer gewesen sei als das Eisen.

Professor Dr. Helfferich.



Sommerversammlung der Institution of Naval Architects in London.

19. bis 21. Juli.

Im Gegensatze zu der Frühjahrsversammlung der Naval Architects, in der fast durchweg so detaillierte technische Fragen zur Verhandlung standen, daß noch nicht einmal die Techniker ohne die Spezialkenntnis des behandelten Stoffes an der Diskussion sich beteiligen konnten, war die Sommerversammlung vorwiegend der Erörterung von Gegenständen gewidmet, die nicht nur das Interesse aller Techniker, sondern auch dasjenige der weitesten, mit Schiffahrt und Schiffbau vertrauten Kreise in Anspruch nahmen. Der Hauptvortrag in dieser Versammlung, derjenige des Admirals Sir Cyprian Bridge, „Naval Strategy and Tactics at the Time of Trafalgar“, ging sogar über die sonst übliche Grenze in der Auswahl der Themata weit hinaus und gab später in den Kreisen der Seeoffiziere und Seekriegshistoriker Anlaß zu lebhaften Erörterungen. Er sollte ebenso wie der zweite Hauptvortrag, derjenige des Chefkonstrukteurs der englischen Marine, Sir Philipp Watts, „The Ships of the Royal Navy as they existed at the Time of Trafalgar“, die hundertjährige Wiederkehr des Trafalgartages gebührend in ehrende Erinnerung bringen. Welchen Fortschritt der Kriegsschiffbau seit jenen berühmten Tagen gemacht hat, brachte den Hörern ein Vortrag des Captain Bacon, „Submarine Boats and their Salvage“, zum Bewußtsein, wenngleich derselbe vornehmlich bezweckte, die durch die letzten Unglücksfälle („A 1“, „A 5“, „A 8“) hervorgerufenen Befürchtungen einer zu großen Gefährlichkeit der Unterseebootsfahrt zu zerstreuen.

Diese drei Vorträge sollen nachstehend näher besprochen, die übrigen fünf, die völlig in das technische Fach schlagen, dem Charakter der „Marine-Rundschau“ entsprechend, nur kurz erwähnt werden. Von ihnen beansprucht das größte Interesse der Vortrag des jungen Harold Yarrow, „The Influence of Depth of Water on the Speed of Destroyers“. Die Titel der anderen waren: „Experiments with Models of Constant Length and Form of Cross-Sections but with Varying Breadth and Draught“ von dem Konstrukteur der italienischen Marine, C. Rota; „Deductions from Recent and Former Experiments on the Influence of the Depth of Water on Speed“ von Mr. Marriner, der im Verein mit dem Vortrag des jungen Yarrow diskutiert wurde; „The Failure of Some Large Boiler Plates“ von Mr. J. T. Milton; „A Comparison of the Performances of Turbines and Reciprocating Engines in the Midland Railway Companys Steamers“; der achte Vortrag: „The Classification of Merchant Shipping, illustrated by a Short History of Lloyds Register“, von dem Beamten des Lloyds-Registers, Mr. H. J. Cornish eine gute Nachschlagequelle zur Orientierung über die Handelsschiffahrt, wurde aus Zeitmangel nicht gehalten. Alle Vorträge sind in den englischen technischen Hauptzeitschriften veröffentlicht worden.

Naval Strategy and Tactics at the Time of Trafalgar.

Der bedeutendste und wichtigste Teil des Vortrages ist der letzte, in dem Admiral Bridge die Nelsonsche Taktik charakterisiert und aus ihr und dem damaligen Kriegsschiffbau einige Nutzanwendungen für die heutige Entwicklung zu ziehen versucht. Der erste Teil, der sich mit den Grundzügen der strategischen Pläne der beiden Gegner, Englands und Napoleons, beim Wiederbeginn des Krieges nach dem Frieden von Amiens 1803 und den inneren Ursachen des Gelingens des englischen und des Fehlschlagens des Napoleonischen Planes beschäftigt, bringt für den, der die Seekriegsschichte jener Zeit kennt, nichts Neues. Er wird deshalb kurz behandelt werden, während der taktische Teil möglichst wörtlich wiedergegeben werden soll, nicht, weil die Schlußfolgerungen des Admirals Bridge als richtig angesehen werden — sie werden im Gegenteil für zu theoretisch gehalten und lassen in mancher Weise eine scharfe Urteilskraft für reale Kampfverhältnisse vermissen, fanden auch in der Diskussion lebhaften Widerspruch — sondern weil hier seit langer Zeit wieder einmal klar ausgesprochen wird, daß Nelson, der größte Seetaktiker, den die Welt bisher hervorgebracht hat, eine einzige lange Linie, sei es eine Kiellinie oder eine Dwarslinie, nicht für die geeignete Angriffsformation großer Flottenkörper hielt. Daß sie es auch unter modernen Verhältnissen nicht ist, wird zwar nicht direkt gesagt, aber angedeutet. Jedenfalls wird der „Nelson Touch", d. i. der Angriff in getrennt manövrierenden Abteilungen zur Herbeiführung einer überwältigenden Übermacht auf einen Teil der gegnerischen Flotte noch heute ausführbar und von demselben Erfolg gekrönt sein. Die vielfachen Behauptungen, daß die Schnelligkeit und Manövrierfähigkeit der modernen Kriegsschiffe ein solches Manöver aussichtslos mache, lassen unberücksichtigt, daß die Zeit, in der ein Flottenteil überwältigt werden kann, ebenfalls viel kürzer geworden ist. Man braucht sich nur zu erinnern, daß in der Tsushima-Schlacht die Entscheidung in 45 Minuten gefallen war, die äußersten Schiffe einer 3 bis 3,5 Seemeilen langen Linie in dieser Zeit nicht an der Entscheidungsstelle sein können, wenn sie an einen der Flügel verlegt wird, eine wesentliche Verminderung der Fahrt aber ohne die größten taktischen Nachteile eine Unmöglichkeit ist. In dem ersten Teil seines Vortrages sagte Admiral Bridge: Der Napoleonische Kriegsplan verfolgte einen Einfall in England, Vernichtung des englischen Handels, Vertreibung der Engländer aus ihren überseeischen Besitzungen, besonders aus Indien. An die Ausführung wagte sich Napoleon erst, nachdem er durch ein Bündnis mit Spanien fast die ganze Küste von Texel bis nach Livorno beherrschte, ebenso wie Philipp II. seine Expedition erst unternahm, nachdem er über die ganze iberische Halbinsel, die spanischen Besitzungen in Italien, in Burgund und jenseit des Atlantik herrschte. Die Invasion Englands war der Hauptpunkt des Planes. Die hierzu nötige Armee wurde in Anbetracht der verfügbaren Truppen in England auf 130 000 Mann veranschlagt und an der Nordostküste Frankreichs gesammelt. Wenn auch Napoleon dieses Unternehmen ohne die Herrschaft über die zu durchquerende See nicht für ausführbar hielt, so unterschätzte er doch als Nichtseemann die Schwierigkeiten einer solchen Landung und machte den größten Fehler in der Annahme, daß er England die Seeherrschaft ohne eine Seeschlacht entreißen könnte.

Zur Verteidigung gegen diese Absicht Napoleons hielt es Lord Vincent vor allem für notwendig, die feindlichen Geschwader und Schiffe durch starke Kreuzer

zu beoachten, die einen Rückhalt an Linienschiffsgruppen hatten, welche jedem der beobachtenden feindlichen Geschwader überlegen, aber zwei vereinten Geschwadern unterlegen waren. Die dritte Verteidigungslinie bildeten die Kanonenboote in den Häfen und an der englischen Küste, zu deren Bemannung sich Lord Vincent aber erst entschloß, als die Linienschiffe und Kreuzer voll bemannt waren. Er hegte von dieser letzten Verteidigungsart die Ansicht: It would be a good bone for the Officers to pick but a very dear one for the country. Aber auch damals war man ebenso wie heute der Ansicht, daß eine Verteidigung gegen jeden Landungsversuch ohne ein entsprechendes Landheer nicht möglich sei; man hielt dieses deshalb so stark, daß die Größe der erforderlichen Landungskorps eine heimliche Landung ausschloß.

Der Handelsschutz wurde direkt und indirekt von den Kreuzern und Linienschiffsgruppen ausgeübt, die dem ersten Zweck dienten, oder es wurden besondere Kreuzer und Linienschiffsgruppen in denjenigen Gegenden stationiert, von denen man annahm, daß der Gegner sie als wertvolle Angriffsobjekte ansah, besonders in Westindien und Ostindien. In Westindien befanden sich 1803 4 Linienschiffe und 9 Fregatten, 1804 6 Linienschiffe und 9 Fregatten, 1805 4 Linienschiffe und 25 Fregatten, am Kap und in Ostindien waren 1804 6 Linienschiffe und 6 Fregatten, 1805 9 Linienschiffe und 17 Fregatten. Auf diese Weise wurden durch die Maßnahmen zum Handelsschutz gleichzeitig die überseeischen Besatzungen gegen Überfälle gesichert. Admiral Bridge sagt hierüber: The strategy of the time, the correctness of which was confirmed by long belligerent experience, rejected the employment of a restricted number of powerful cruisers and relied upon the practical ubiquity of the defending ships, which ubiquity was rendered possible by the employment of a very numerous craft of moderate size. Diese Bemerkung wurde als eine Verurteilung der Verwendung großer Panzerkreuzer für den Handelsschutz aufgefaßt.

Über die taktischen Verhältnisse führte Admiral Bridge ungefähr folgendes aus: Die Seetaktik läßt sich ganz allgemein in zwei Gruppen teilen: in Geschwader- und Flottenkämpfe und in Einzelschiffskämpfe. In der ersteren Art stand Nelson unvergleichlich da. Er war in ihr ein Neuerer, dessen taktische Grundsätze und Methoden bis auf den heutigen Tag mißverstanden sind. Wenn es je einen Admiral gab, der ein Gegner des „Darauflosgehens“ war, so war es Nelson. Er hatte frühzeitig die seetaktischen Verhältnisse gründlich und wissenschaftlich studiert und war nicht der Mann, von dem man vermuten konnte, er würde die Früchte dieses Studiums in der Praxis außer acht lassen. Er sah, daß die alte Kampfformation, die Kiellinie, nicht geeignet war, einen überwältigenden Sieg zu erringen. Der gleichen Anforderung genügte nicht die von Lord Howe eingeführte Dwarslinie. Deshalb entwarf er den Angriff im „successive lines“, dem sogenannten „Nelson Touch“, durch den ein Teil der feindlichen Flotte überwältigt, der andere festgehalten wurde. Hierzu suchte er zunächst eine größere Anzahl seiner eigenen Schiffe einer kleinen Anzahl feindlicher gegenüber zu bringen, im Kampfe möglichst wenig Beschädigungen zu erleiden und sich dann mit aller Kraft auf den übrigen Teil zu werfen. Die Konzentration einer überlegenen Anzahl von Schiffen gegen eine schwächere war der Grundsatz Nelsonscher Taktik. Nichts weist darauf hin, daß er den taktischen Erfolg

in dem Moment der Entscheidung als abhängig von der überlegenen Größe des einzelnen Schiffes ansah. Er wollte und hatte in seiner eigenen Flotte nicht mehr Schiffe als die feindliche Flotte, er strebte nur die Konzentration einer überlegenen Anzahl an der Angriffsstelle an.

Seit der Schlacht bei Salamis ist kaum je ein entscheidender Seesieg auf andere Weise als durch die Konzentration einer überlegenen Anzahl von Schiffen an einem schwachen Punkte der feindlichen Formation errungen worden. Auch in den jüngsten Seeschlachten, der Schlacht am 10. August 1904 bei Port Arthur, trat dieses Konzentrationsprinzip, wenn auch nicht so deutlich, in die Erscheinung, und auch der japanische Sieg in der Tsushimastraße scheint eine Folge dieses Grundsatzes gewesen zu sein. Die Taktik in der Trafalgar-Zeit bestätigte die Kriegserfahrung früherer Zeiten, daß der Sieg nicht notwendigerweise auf die Seite fallen muß, die die größten Schiffe hat. Bekannterweise waren französische und spanische Schiffe im allgemeinen größer als die entsprechenden Klassen englischer Schiffe, die englischen wiederum größer als die holländischen; aber in der Schlacht bei Camperdown entschied auch wiederum nicht die Größe des einzelnen Schiffes, sondern die überlegene Zahl.

Alle neuen Entwicklungen auf dem Gebiete des Kriegsschiffbaues haben dem Ziele zugestrebt, die früheren Schiffe oder diejenigen der rivalisierenden Völker an Mächtigkeit zu übertreffen. Wenn nach dieser Richtschnur verfahren wird, muß das Prinzip der Konzentration einer überlegenen Anzahl aufgegeben werden, und man muß weiterhin bereit sein, eine derartige gegnerische Maßnahme als wirkungslos gegen die eigenen Schiffe zu betrachten. Dies führt aber zur Rückkehr zu derjenigen taktischen Methode, die aus einem Flottenkampf eine Anzahl Einzelkämpfe machte, aber niemand in die Lage versetzte, einen entscheidenden Sieg zu gewinnen. Die Verhältnisse werden nicht logischer, wenn sowohl überlegene Zahl wie überlegene Einzelgröße verlangt wird, da sich die den beiden Richtungen zugrunde liegenden Anschauungen gegenseitig ausschließen. Man kann nicht zwei verschiedene und entgegengesetzte taktische Systeme gleichzeitig anwenden.

Der Wert der Schlachtschiffe wird durch die vorstehende Beweisführung nicht gemindert. Wie die früheren Linienschiffe, so sind die modernen Schlachtschiffe für den Erfolg ausschlaggebend; das zeigt sowohl die Trafalgar-Kampagne, wie der jüngste Krieg. Die Erfahrungen bei den Seekriegen bis zu Trafalgar führten aber zum Aufgeben von Schiffen über und unter einer gewissen Größe. Die Zahl der 64 Kanonen-Schiffe und der kleineren Zweidecker hatte wesentlich abgenommen; sie wurden immer seltener gebaut. Das gleiche traf bei den Dreideckern zu, die, wie Admiral Colomb sagte, in verminderter Anzahl nicht so sehr aus taktischen als aus Bequemlichkeitsbedürfnissen als Flaggschiffe gebaut wurden. Die taktischen Verhältnisse forderten von den Schiffbauern eine größere Anzahl von Zweideckern mittlerer Größe.

Die Einzelschiffstaktik zur Trafalgar-Zeit beruht auf guter Seemannschaft, unterstützt durch gute Artillerie. Je besser ein Kommandant sein Schiff zu handhaben verstand, um so wahrscheinlicher konnte er seine Gegner schlagen. Die etwa vorhandene überlegene Geschwindigkeit wurde nur dazu benutzt, die bessere Windseite zu gewinnen (gain the weather gage), nicht, um eine geeignete Schußentfernung zu erlangen, sondern um den Gegner zum Kampfe zu zwingen. Überlegene Geschwindigkeit kann

auch dazu benutzt werden, wegzulaufen. Eine solche Fähigkeit darf aber bei einem Schiff, das zum Fechten, nicht zum Fliehen gebaut wird, nicht hoch veranschlagt werden. Heutzutage wird oft behauptet, daß die überlegene Geschwindigkeit ein Schiff in den Stand setzt, die der Armierung entsprechende beste Kampfentfernung zu wählen, ohne daß ein Grund angegeben würde, weshalb die der eigenen Armierung günstige Entfernung nicht ebenso günstig für den Gegner sein soll — der Fall, daß letzterer bedeutend schwächer armiert ist, ist natürlich ausgenommen. — Die Taktik der Trafalgar-Zeit läßt nicht erkennen, daß eine mäßig überlegene Geschwindigkeit nach dem Beginn eines Gefechts wesentlich taktische Vorteile in Einzelschiffskämpfen und noch weniger in Flottenkämpfen brachte. Die Position vor oder hinter einem Schiff zum Enfilierfeuer wurde nicht durch ursprünglich überlegene Geschwindigkeit, sondern durch die Beschädigung des gegnerischen Schiffes gewonnen.

Ein bemerkenswertes Resultat der langen Kriegserfahrung war auch die Beschränkung auf den Bau mittelgroßer Fregatten. Die 44-, 40- und 28-Kanonen-Fregatten nahmen relativ oder absolut ab, die 38-, 36- und 32-Kanonen-Fregatten dagegen zu. Die Seeoffiziere, die eine lange Erfahrung in den vielen Kriegen gesammelt hatten, waren imstande, die Schiffbauer zur Erkenntnis zu bringen, daß ein scharfer Unterschied zwischen dem heute sogenannten Schlachtschiff und dem Kreuzer besteht. In früheren Zeiten gab es viele Schiffe, die zwischen den Linienschiffen und den Fregatten standen, die Zweidecker von 56, 54, 50, 44, 40 Kanonen. Seit langem wurden sie nicht als „fit to lie in a line“ und auch nicht als zur Fregattenklasse gehörig betrachtet. Sie schienen eine nicht zu definierende Stellung einzunehmen. Niemand wußte genau, wie er sie im Kriege verwenden sollte, ebensowenig wie man sich jetzt über die Verwendung der Panzerkreuzer im klaren ist, von denen man nicht weiß, ob sie für die Flottenkämpfe geeignet sind oder für den Handelsschutz und sonstigen Kreuzerdienst verwandt werden sollen. Die genannten Zweidecker wurden zur Trafalgar-Zeit als eine unnötige Kriegsschiffsklasse angesehen. Einige wurden, weil vorhanden, für besondere Zwecke verwandt, mußten aber bald entweder durch wirkliche Schlachtschiffe oder wirkliche Fregatten ersetzt werden.

Die strategischen und taktischen Lehren früherer langer Seekriege waren Eigentum der Marine zur Zeit Trafalgars geworden. Ihre Wirkungen zeigten sich in der Schiffbaupolitik und sind verewigt in der Geschichte der maritimen Entwicklung und in der Forderung, daß die materiellen Mittel sich den Kriegszwecken anpassen müssen.

Die sich an diesen Vortrag knüpfende Diskussion wurde größtenteils von aktiven und inaktiven Seeoffizieren geführt und war eine sehr lebhafte, da die Ausführungen über die Schiffsgröße, die Schiffsgeschwindigkeit und die Panzerkreuzer naturgemäß auf vielfachen Widerspruch stoßen mußten. Besonders drehte sich die Diskussion um die Schiffsgeschwindigkeit, da Admiral Bridge ihren Wert bereits in der Abhandlung im „Naval Annual“ über den russisch-japanischen Krieg sehr gering eingeschätzt hatte. Admiral (retired) Sir Bowden Smith, der die Reihe der Sprecher eröffnete, griff auch diesen Punkt sofort heraus und glaubte dem Admiral Bridge in der geringen Wertschätzung der Geschwindigkeit nach Einleitung des Kampfes nicht beistimmen zu können. Nach den bisherigen Nachrichten hätten die Japaner sehr viel der überlegenen Geschwindigkeit ihrer Schiffe in der Tsushima-Schlacht zu verdanken. Da es unmöglich sei, die ein-

mal dem Schiffe bei der Konstruktion gegebene Geschwindigkeit zu steigern, so müßte das Schiff von vornherein eine hinreichende Geschwindigkeit erhalten. Er hege die Hoffnung, daß die Geschwindigkeit bei den zukünftigen englischen Kriegsschiffbauten nicht vernachlässigt werde. Kohlen könne man durch Begleitschiffe nachführen. Admiral Fremantle stimmte obigen Ausführungen bei, war aber in der Deplacementsfrage im wesentlichen der Ansicht Sir Cyprian Bridges. Wie in der Trafalgar=Zeit solle man nur wenige sehr große Schiffe bauen, den Hauptteil der Schlachtflotte aber aus Schiffen mittlerer Größe bestehen lassen. Captain Bacon trat dagegen für ein großes Deplacement ein, da die Konzentration der Kraft durch eine überlegene Zahl in gewisser Weise bereits durch ein größeres Deplacement bewirkt werde. Er glaube nicht, daß eine rangierte Schlacht sich hierdurch in eine Reihe von Einzelgefechten auflösen werde. Den Wert der Geschwindigkeit aus früheren Seeschlachten herzuleiten, berge viele Gefahren in sich, da das damalige Bewegungsmittel die Bewegungsfreiheit der Schiffe sehr beschränkte. Früher habe man auf Nahgefechtsentfernung kämpfen müssen, und um diese herbeizuführen, die Luvseite gewählt, jetzt könne man auf jede beliebige passende Entfernung kämpfen. Gegen die Behauptung des Admirals Bridge, daß man heutzutage ebensowenig mit den Panzerkreuzern anzufangen wisse, wie zur Trafalgar=Zeit mit den Zweideckern von 40 bis 56 Kanonen, erhob Captain Bacon energischen Widerspruch.

Der nächste Redner, Lord Brassey, war ebenfalls der Verfechter einer überlegenen Schiffsgeschwindigkeit, gleichgültig ob man große oder kleinere Schiffe baue. Letzteres hielt er aus den Gründen der Verwundbarkeit unter Wasser und des geringeren Verlustes bei einem Ausfall für besser. Der einzige Verteidiger der Bridgeschen Ansicht über den Wert der Schiffsgeschwindigkeit war Vizeadmiral Custance, der auch bereits im diesjährigen „Naval Annual" in einer Abhandlung über das Studium der Taktik gleiche Anschauungen vertreten hatte. Er glaubte, daß man die Geschwindigkeit vielfach überschätze, weil man noch nicht gründlich untersucht habe, welchen Vorteil sie überhaupt in taktischen Situationen biete. Bevor man solche Untersuchungen angestellt habe, sei es unrichtig, Millionen für einen vermutlichen Vorteil auszugeben.

Der unmittelbar an den Vortrag des Admirals Sir Cyprian Bridge sich anschließende Vortrag Sir Philipp Watts

Naval Ships at the Time of Trafalgar

gibt eine vorzügliche Übersicht über den Schiffsbestand der englischen Flotte zur Trafalgar=Zeit und die leitenden Grundsätze, die beim damaligen Kriegsschiffbau befolgt wurden und infolge des Baumaterials befolgt werden mußten, und trägt so dazu bei, denjenigen, der glaubt, die damaligen Grundsätze hinsichtlich der Größe, der Geschwindigkeits= und Gefechtsfähigkeitsunterschiede der damaligen Kriegsschiffsklassen seien auch noch für moderne Kriegsschiffbauten gültig, eines besseren zu belehren. In bezug auf den vorhergehenden Vortrag von Bridge fällt besonders die Betonung auf, daß das Schiffbaumaterial und die Fortbewegungsmittel die Größe des damaligen Linienschiffs wesentlich mitbestimmt haben. Der Vortrag wurde den Hörern durch eine

große Anzahl von Tabellen und Skizzen veranschaulicht, die z. T. in den technischen Zeitschriften wiedergegeben sind, aber hier ausgeschaltet werden müssen.

Zur Zeit der Trafalgar-Schlacht besaß die englische Marine 912 Kriegsschiffe, von denen 624 voll in Dienst, 40 für sofortigen Seedienst bereit, 117 im Hafendienst standen, 131 im Bau begriffen waren. Von den 624 für den Seedienst verfügbaren Schiffen waren 135, darunter 16 Linienschiffe und 40 Fregatten, im Ausland gebaut und dem Feinde abgenommen, von den 157 Hafenschiffen gehörten 66, — 23 Linienschiffe, 4 Zweidecker von 50 Kanonen und 15 Fregatten — der gleichen Kategorie an. Die Schiffe über 60 Kanonen waren Linienschiffe und zwar waren von den seedienstbereiten Schiffen 22 Dreidecker von 98 bis 120 Kanonen — der größte von 4600 Tonnen Deplacement —, 96 Zweidecker von rund 3000 Tonnen, von ihnen 69 74-Kanonen-Schiffe. Die Zwitterklasse der Zweidecker von 44 bis 56 Kanonen und 1800 Tonnen Deplacement zählte 14 Schiffe. Die Fregattenklasse umfaßte alle Eindecker von 28 Kanonen aufwärts und wies ein Deplacement von rund 1500 Tonnen auf.

Im Oktober 1805 waren im Bau:

2 110-Kanonen-Schiffe,	20 74-Kanonenschiffe,
4 98- " "	37 18- bis 40-Kanonen-Schiffe.

In der Schlacht von Trafalgar fochten auf:

englischer Seite:	französischer Seite:
8 Schiffe von 80 bis 100 Kanonen,	10 Schiffe von 80 bis 110 Kanonen,
16 " " 74 Kanonen,	22 " " 74 Kanonen,
3 " " 64 "	1 Schiff " 64 "

außer den anwesenden Fregatten usw.

Die Hauptabmessungen der typischen Linienschiffe und Fregatten waren folgende:

		120-Kanonen-Schiffe	74-Kanonen-Schiffe	40-Kanonen-Fregatten
Länge in der Höhe des Zwischendecks	Fuß	205	176	149
Äußerste Breite	"	54	48	39,5
Tiefgang, vorn	"	24,6	20,9	17,6
" achtern	"	26,6	23,3	19,0
" im Mittel	"	25,6	22,3	18,3
Höhe der unteren Batterie über der Wasserlinie	"	5,5	5,7	6,8
Deplacement, unbeladen	Tonnen	2498	1632	775
" beladen	"	4665	3043	1450
Querschnittsflächeninhalt, mittschiffs	Quadratfuß	1038	731	490
Segelfläche der Untersegel	"	9968	9655	7300
" " Marssegel	"	10613	9322	6400
" " Bramsegel	"	3929	3348	2250
Totalsegelfläche	"	24510	22325	15950
Gewicht: Kanonen und Lafetten	Tonnen	330	178	70
Pulver und Gefäße	"	33	21	10
Geschosse	"	126	80	40
Ersatzmaterial usw.	"	40	22	11
Gesamtarmierung	"	529	301	131
Takelage	"	321	261	165
Boote	"	10	10	8
Besatzung	"	102	65	27
Vorräte	"	296	215	69
Feuerung	"	100	52	32
Wasser	"	410	260	110
Ballast	"	373	196	108
Schiffskörper	"	2524	1683	800
Gesamtdeplacement	Tonnen	4665	3043	1450

Die Hauptschiffsabmessungen der Linienschiffe und Fregatten waren 1719 festgelegt und vom König sanktioniert worden. Im Jahre 1733, 1741 und 1745 revidiert, waren sie bis dahin ohne wesentliche Änderungen in Kraft geblieben. Das 74-Kanonenschiff galt für das beste und billigste Linienschiff, und die für solche Schiffe geeignetste Taktik war in vielen Seeschlachten ausgearbeitet worden. Die Bevorzugung des 74-Kanonen-Linienschiffes war das Resultat langer Versuche und Irrtümer. Es war im allgemeinen das beste Segellinienschiff. Daß die Konzentration einer schweren Armierung auf einem einzelnen Schiff manche Vorteile habe, wurde auch damals nicht geleugnet. Das Material begrenzte aber die Vermehrung der Armierung. Das einzige Mittel war die Vermehrung der Decks, da die Länge nicht vergrößert werden konnte, ohne die Längsfestigkeit zu gefährden. Dreidecker waren aber schlechte Segler und schlecht manövrierfähig. Für drei 100-Kanonen-Schiffe konnte man außerdem vier 74-Kanonen-Schiffe bauen und durch die größere Anzahl kleiner Schiffe, die mehr Segel und Masten führten, sich eine gewisse Manövrierüberlegenheit sichern. Einen Vorteil der 100-Kanonen-Schiffe konnte das 74-Kanonen-Schiff allerdings nicht ersetzen: das Aushalten des ersten konzentrischen Feuers beim Angriff in Kiellinie auf eine andere Linie.

Die metazentrische Höhe betrug im allgemeinen 12 Fuß. Die Geschwindigkeit war naturgemäß verschieden, aber gering. Auf Nelsons Kreuzfahrt nach Westindien war die Durchschnittsgeschwindigkeit 4 Seemeilen. In die Schlacht von Trafalgar ging Nelson mit 3 Seemeilen. Die höchste Geschwindigkeit der damaligen Fregatten betrug 10 Seemeilen vor dem Winde und 8 bis $8^1/_2$ Seemeilen beim Winde. Die älteren Schiffe der Trafalgar-Zeit hatten eiserne Befestigungsbolzen und kupfernen Bodenbeschlag; 1783 wurden die ersten kupfernen Bolzen eingeführt. Das Alter der bei Trafalgar kämpfenden Schiffe war im Durchschnitt 16 Jahre. Die Kosten eines Linienschiffes beliefen sich 1719 auf 16 £, 1756 auf 26,7 £, 1800 auf 21 £, 1805 auf 35,4 £ pro Gewichtstonne. Die Bauzeit schwankte zwischen 5 bis 10 Jahren.

Die Armierung eines 74-Kanonen-Schiffes war ungefähr folgendermaßen aufgestellt:

	England:		Frankreich:	
auf dem unteren Deck . .	28	32-Pfünder,	28	36-Pfünder,
auf dem oberen Deck . . .	30	24- „	30	24- „
auf der Back und Kampagne	16	9- „	16	8- „

Auf Lord Howes Flotte befanden sich am 1. Juni: 700 31-Pfünder, 180 24-Pfünder, 660 18-Pfünder, 240 12-Pfünder, 320 9-Pfünder = 2100 Kanonen — meist Karronaden.

Die 32- und 24-Pfünder auf dem unteren Deck hatten bei 8° Elevation eine Schußweite von 2000 bis 2500 Yards, bei 4° Elevation von etwa 1500 Yards. Im Close quarter konnte der 24-Pfünder nahezu 5 Fuß Eichen, der 18-Pfünder etwa $2^1/_2$ Fuß Eichen durchschlagen. Öfters wurden zwei Geschosse geladen, einmal werden sogar fünf Geschosse erwähnt.

Folgende Einzelheiten der Armierung scheinen erwähnenswert:

Geschütz:		Länge: Fuß	u. Zoll	Geschoß-durchmesser: Zoll	Gewicht: cwt.	Pulverladung: lb.	Schußweite bei 5° Erhöhung: Yards	Rücklauf: Fuß
42-Pfünder		9	6	6,7	67	14	1940	—
32= =		9	6	6,1	55,5	10,5	2030	11
24= =		9	6	5,6	50,9	8	1800	11
24= =		6	6	5,6	33	6	1550	10,5
18= =		9	—	5,1	42	6	1800	—
12= =		8	6	4,4	34	4	1580	—
9= =		8	6	4,0	31,5	3	1620	—
68= =	Karronade	4	11	7,9	76	$5\frac{1}{2}$	1280	—
42= =	Karronade	4	4	6,7	22,2	$3\frac{1}{2}$	1170	—
32= =	Karronade	4	—	6,1	17,1	$2\frac{5}{8}$	1087	—
24= =	Karronade	3	—	5,6	11,5	2	1050	—
18= =	Karronade	2	4	5,1	8,5	$1\frac{1}{2}$	1000	—
12= =	Karronade	2	2	4,4	5,9	1	870	—

Die Verletzlichkeit der alten Schiffe gegen Geschützfeuer war nahezu dieselbe wie die der modernen Schiffe, nur konnten sie durch ein Wegschießen der Takelage leichter bewegungsunfähig gemacht werden und verfielen dann dem gefährlichen Enfilierfeuer.

Zum Schluß brachte Sir Ph. Watts noch einen Gewichtsvergleich zwischen einem 74=Kanonen=Schiff und einem modernen Linienschiff nach Prozenten des Deplacements.

	74=Kanonen=Schiff 1805:	Linienschiff 1905:
Allgemeine Ausrüstung ausschl. Masten .	20 Prozent,	4 Prozent,
Armierung	10 =	19 =
Fortbewegungsmittel	8,5 =	10,5 =
Kohlen	—	5,5 =
Ballast	6,5 =	— =
Panzer	— =	26 =
Schiffskörper	55 =	35 =

In der Diskussion ging nur Sir William White näher auf den Vortrag ein, wobei er gleichzeitig den Vortrag des Admirals Bridge berührte. Er befürwortete das große Deplacement und eine gewisse Geschwindigkeit. Sonst wurde nichts Bemerkenswertes vorgebracht.

Der dritte zu behandelnde Vortrag von Captain Bacon

Submarine boats and their Salvage

wurde in der Presse vielfach als etwas zu sehr pro domo gehalten beurteilt. Der Redner suchte nachzuweisen, daß die Gefahren der Unterseebootsfahrt nicht wesentlich größer seien als die jeder anderen Kriegsschiffsfahrt und daß die Konstruktion allen Anforderungen an die Sicherheit der Besatzung genüge. Die Sicherheitseinrichtungen dürften nicht soweit gehen, daß das Boot für seinen eigentlichen Zweck, „das Gefecht", untauglich werde. Die Möglichkeit eines Unglücksfalles schrieb Captain Bacon vornehmlich zwei Ursachen zu: 1. dem Eintritt des Wassers ins Bootsinnere und 2. einer Explosion. Gegen die erstere Art schaffe die Einteilung in wasserdichte Abteilungen keine Abhilfe, da jede Abteilung nur halb so groß sein dürfe, wie der Auftrieb des Bootes. Bei den vier ernstlichen Unglücksfällen der letzten Jahre sei das

Wasser durch den Niedergang eingetreten (russisches Boot „Delfin", französisches Boot „Farfadet", englische Boote „A 1" und „A 8"). Das automatische Schließen des Niederganges sei unmöglich. Auf „Delfin" wurden die Ballasttanks geflutet, als der Niedergang noch offen war, bei „Farfadet" war der Niedergang nicht ordentlich geschlossen und öffnete sich beim Versuch zum Schließen, ein Umstand, der leicht beseitigt werden kann; bei „A 8" drang das Wasser in den Niedergang, weil das Boot bei einem Drittel des Auftriebs mit hoher Fahrt lief. Das Schlimmste für Unterseeboote sei die Kollision; sie müßten deshalb solche Übungsgebiete vermeiden, wo lebhafter Schiffsverkehr sei. Die Stärke der Bordwand biete allerdings einen gewissen Schutz. Bei „A 1" wurde durch den Dampfer der Kommandoturm verletzt, wodurch der Niedergang aufsprang. Durch Anbringung des Niederganges am Fuß des Kommandoturmes sei einer Wiederholung vorgebeugt. Gegen die Vermehrung des Reserveauftriebs spräche die Erhöhung der elektrischen Motorkraft für die Unterwasserfahrt, die schweres Gewicht beanspruche. Die Gefahr der Grundberührung sei nicht groß. Ein Tauchen auf zu große Tiefe sei nur die Folge von Versagen der Ruder oder zu geringem Auftrieb. Bei der „Porpoise" sind die Wasserballasttanks zu schwach gewesen, so daß ein Ausblasen bei Tiefen über 50 Fuß unmöglich war.

Die zweite Ursache der Unglücksfälle, eine Explosion, kann nach Captain Bacon entstehen:

1. Durch eine Leckage der Petroleumtanks,
2. durch die Entwicklung von Wasserstoffgas beim Laden und Entladen der Batterie, wenn diese überflutet ist,
3. durch Platzen des Reservoirs komprimierter Luft.

Die Leckage der Petroleumtanks sei gefahrlos, solange die Gase nicht durch einen Funken entzündet würden. Eine Leckage sei leicht durch den Geruch zu entdecken. Auf „A 5" sei die Leckage durch eine schlechte Packung in der Petroleumrohrleitung herbeigeführt, und trotz des Petroleumgeruchs der Hauptelektromotor angestellt worden. Das Laden und Entladen der elektrischen Batterie geschehe nur bei geöffnetem Boot, so daß keine Gefahr vorhanden sei. Die Batterie müsse aber in durchaus wasserdichten Räumen aufgestellt werden. Die Gefahr einer Explosion der Reservoirs komprimierter Luft sei nicht größer als auf jedem anderen Schiff.

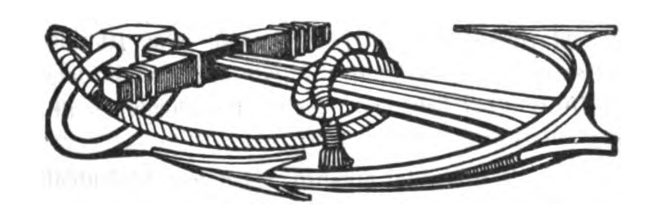
Bei der Besprechung der Rettungsmöglichkeit weist Captain Bacon nach, daß ein Notausgang für die Besatzung im Boot oder eine detachierbare Abteilung ein Ding der Unmöglichkeit ist. Solange das Boot unverletzt sei, genüge das Anschrauben einer Luftrohrleitung, um das Wasser auszublasen und das Boot zu heben. Die Einrichtung hierfür sei vorhanden. Sei das Boot verletzt, so müsse es gehoben werden oder das Leck müsse repariert werden. Beides beanspruche aber Zeit und sei mit den verschiedensten Schwierigkeiten verbunden, so daß eine Rettung der Besatzung unter solchen Verhältnissen kaum möglich sein werde. Die Anschaffung eines besonderen Rettungsparks halte er deshalb für überflüssig, zumal er nicht immer in der Nähe einer etwaigen Unglücksstelle stationiert werden könne.

Auch in der an diesen Vortrag sich schließenden Diskussion war Sir William White der Hauptsprecher und zog in dieselbe auch die Ausführungen Captain Bacons

über den Unfall von „A 8“ (siehe „Marine-Rundschau“ August/Septemberheft). Im großen und ganzen war White der Ansicht des Vortragenden. Er glaubte nur, daß noch eine dritte Hauptursache der Unglücksfälle vorhanden sei: Zu schnelles Tauchen bei einem gewissen Tiefgange und einer bestimmten Geschwindigkeit im Verein mit einer sehr geringen Längsstabilität im Moment des Untertauchens. In einer späteren Abhandlung in der Times behandelte er diesen Punkt eingehender. Zur Klärung schlug er eingehende Versuche an Modellen vor. Die Frage des Reserveauftriebs, besonders beim Tauchen auf große Tiefen, sei von Captain Bacon nicht eingehend genug behandelt. Der Reserveauftrieb sei seines Wissens nur 8 Prozent und nicht 15 Prozent des Deplacements, eine Erhöhung erscheine ihm erforderlich.

Mit diesem Vortrag und einem Besuch der Werft von Portsmouth schloß die Sommerversammlung der Naval Architects, die der Nichttechniker wohl als eine der interessantesten der letzten Jahre beurteilen wird. Sicherlich brachte sie verschiedene interessante Meinungsäußerungen über die jetzt so wichtige Frage der Deplacements- und der Geschwindigkeitssteigerung der Linienschiffe. Trotz mancher Gegner werden beide anscheinend in England weiter durchgeführt werden. Eine einseitige Steigerung würde auch ein Verkennen der wirklichen Verhältnisse des Seekrieges bedeuten. Der Geschwindigkeitsfaktor darf das Linienschiff wahrlich nicht beherrschen, er darf in ihm aber ebensowenig zu kurz kommen.

v. U.



Das neue französische Flottenprogramm und der Haushaltvoranschlag der Marine für das Jahr 1906.

Anfang August hat der Marineminister der Budgetkommission der Kammer den Haushaltvoranschlag der Marine für das Jahr 1906 zugehen lassen. Getreu der in der letzten Tagung der gesetzgebenden Körperschaften übernommenen Verpflichtung, hat Herr Thomson in der Begründung des Voranschlages ein neues Flottenprogramm aufgestellt und im Voranschlag die Mittel zur Inangriffnahme eines Teiles der planmäßig in Bau zu nehmenden Schiffe gefordert.

Der Minister führt in der Begründung aus:

Die Daseinsberechtigung eines Planes für die Entwicklung der Flotte liegt in der Zusammenfassung der Leitgedanken für die künftige Gestaltung der Marine in festumschriebener Form. Man kann nicht daran denken, einen auf lange Zeit hinaus unveränderlichen Plan aufzustellen, da die Bedingungen für die Zusammensetzung und Verwendung der Flotte wesentlich verbesserungsfähig sind und die Lage des Landes selbst Änderungen unterworfen ist; daher muß jeder Flottenplan von Zeit zu Zeit einer Nachprüfung unterzogen werden. Jedesmal, wenn man eine Anzahl Schiffe auf Stapel legen will, muß man sich darüber Rechenschaft ablegen, ob diese Schiffe in den gezogenen Rahmen hineinpassen und ob gerade sie die im Augenblicke nötigsten sind.

Seit November 1899 ist eine Nachprüfung des Flottenbauplanes nicht vorgenommen worden; man hat sich damit begnügt, nahezu die damals für notwendig gehaltenen und durch das Flottengesetz vom Jahre 1900 gut geheißenen Schiffe zu bauen. Der Obere Marinerat hat in den Sitzungen vom 10. bis 15. Mai unter Berücksichtigung der verfügbaren Geldmittel und des Personals folgende Zusammensetzung der Seestreitkräfte beschlossen, deren Kosten sich annähernd in den Grenzen der zur Zeit dem Lande auferlegten Lasten halten:

Fünf Geschwader zu je sechs Linienschiffen, dazu vier Linienschiffe als Materialreserve = 34 Linienschiffe.

Fünf Divisionen zu je drei Panzerkreuzern 1. Klasse, dazu drei Panzerkreuzer 1. Klasse als Materialreserve = 18 Panzerkreuzer 1. Klasse.

Zwölf Panzerkreuzer 2. Klasse für auswärtige Stationen, dazu sechs als Materialreserve und für unvorhergesehene Entsendungen = 18 Panzerkreuzer 2. Klasse.

Ein Späherschiff für jedes Geschwader und eins als Materialreserve = 6 Späherschiffe.

Ein Torpedobootsjäger für jedes Linienschiff und weitere sechs für das Geschwader des äußersten Ostens; achtundfünfzig für Torpedoboots-, Unterseeboots- oder selbständige Divisionen, nebst fünfzehn als Materialreserve = 109 Torpedobootsjäger.

49 Verteidigungs-Unterseeboote.

82 Angriffs-Unterseeboote oder Tauchboote.

170 Torpedoboote.



Von dieser Grundlage ausgehend, sind unter Anrechnung der fertigen und in Bau befindlichen und nach Abrechnung der als veraltet auszuscheidenden Schiffe bis 1919 zu bauen:

11 Linienschiffe,
10 Panzerkreuzer 1. Klasse,
6 Panzerkreuzer 2. Klasse,
6 Späherschiffe,
66 Torpedobootsjäger,
18 Verteidigungs-Unterseeboote,
72 Angriffs-Unterseeboote,
50 Torpedoboote.

Ein kurzer Überschlag ergibt, daß alle diese Schiffe, wenn sie nach den zur Zeit als beste erkannten Plänen gebaut werden, bis 1919 ohne Erhöhung des zur Zeit für Neubauten ausgeworfenen Jahresbetrages von 96,8 Millionen Mark ausgeführt werden können, einschließlich der jetzt in Bau befindlichen und etwa noch als nötig sich herausstellenden weiteren Ergänzungseinheiten. Die Möglichkeit der Durchführung des Programms ist also keine Wahnvorstellung, und es kann der Prüfung der Frage, was für Schiffe im nächsten Jahre gebaut werden sollen, zugrunde gelegt werden.

Es sind planmäßig in 13 Jahren siebenundzwanzig große Schiffe zu bauen, bei einer Bauzeit von 4 Jahren können daher in den ersten 9 Jahren je drei auf Stapel gelegt werden. Unter Berücksichtigung der Beschäftigung der Werften und der bereits übernommenen Ausgaben ist es tatsächlich möglich, für 1906 und 1907 je drei große Schiffe, je zehn Torpedobootsjäger und je zwanzig Torpedo- oder Unterseeboote in Angriff zu nehmen. Der Obere Marinerat ist beauftragt worden, sich darüber zu äußern, welche Schiffsart zuerst zu bauen sei; der Minister tritt dessen Meinungsäußerung bei, die dahin geht:

Die Linienschiffe sind im Schiffsbestande der französischen Flotte verhältnismäßig am schwächsten vertreten, da ein großer Teil der vorhandenen veraltet ist. Dagegen ist von den Panzerkreuzern eine verhältnismäßig größere Zahl neuester Bauart vorhanden. Torpedoboote sind in ausreichender Menge vorhanden, so daß es sich in Zukunft nur um Ersatz in Abgang kommender handeln kann. Dagegen muß eiligst der Bau von Torpedobootsjägern und besonders von Unterseebooten von großer Wasserverdrängung in die Hand genommen werden, die mehr und mehr eine wirksame Ausnutzung versprechen. Dieser Überlegung gemäß ist bereits für das laufende Jahr der Bau von acht Torpedobootsjägern anstatt von zwanzig Torpedobooten gefordert worden und die Stapellegung von sechzehn neuen großen Tauchbooten gemäß dem Haushalte vorbereitet worden. Für 1906 werden zehn neue Torpedobootsjäger und zwanzig Tauchboote gefordert, ferner drei Linienschiffe.

Über die Forderung der Gleichartigkeit einer Linienschiffsdivision ist kein Wort weiter zu verlieren; sie ist allgemein anerkannt und wird am besten gesichert, wenn drei Linienschiffe gleichzeitig in Bau gegeben werden. Die Division von drei Linienschiffen bildet in der französischen Marine die taktische Grundform, zwei Divisionen bilden ein Geschwader. Für dieses ist die Gleichartigkeit ebenso erwünscht, doch gestattet die Finanzlage die gleichzeitige Inbaunahme von sechs Linienschiffen nicht. Es muß also der nächstjährigen Beratung des Haushalts überlassen werden, ob im Jahre 1907 eine zweite Linienschiffsdivision oder eine Panzerkreuzerdivision gebaut werden soll.

Der Minister hat daher neben den Plänen für die Linienschiffe auch schon solche

für Panzerkreuzer in Angriff nehmen lassen. Erstere sind so gefördert, daß die Bestellung im ersten Viertel des Jahres 1906 erfolgen kann.

Die Linienschiffe werden eine Wasserverdrängung von 18000 Tonnen, 8,5 m Tiefgang und 18 Seemeilen Geschwindigkeit erhalten.

Die Bestückung wird bestehen aus vier 30,5 cm-Geschützen (paarweise in gedeckten Türmen vorn und achtern) und zwölf 24 cm-Geschützen, die ebenfalls paarweise in geschlossenen Türmen der Gewichtsersparnis halber aufgestellt werden sollen. Die Wahl der Kaliber wird damit begründet, daß ein schwereres Kaliber als 30,5 cm zu großes Gewicht beansprucht und zu schwer zu bedienen ist; anderseits aber muß ein Linienschiff einige Geschütze haben, die noch auf große Kampfentfernungen von 70 bis 80 hm einen 30 cm starken Panzer durchschlagen können. Die Vermehrung des Kalibers der bisherigen Mittelartillerie auf 24 cm beruht auf der Wahrscheinlichkeit, daß in Zukunft die Gefechte auf Entfernungen eröffnet werden dürften, auf die die kleineren Kaliber wirkungslos bleiben, während die 24 cm-Geschütze auf 70 bis 80 hm noch wirkungsvoll sind. Die neuen Doppeltürme werden eine zufriedenstellende Feuergeschwindigkeit ermöglichen.

Das Kaliber der Kleinartillerie ist ebenfalls vergrößert, um schon auf weite Entfernungen Torpedofahrzeuge außer Gefecht setzen zu können; sechzehn 7,5 cm halbautomatische und acht gleiche 4,7 cm-Geschütze wird jedes Schiff erhalten.

Zwei Unterwasser-Torpedorohre vervollständigen die Bewaffnung.

Der Panzerschutz wird sich in ähnlichen Abmessungen und Grenzen bewegen wie auf den Schiffen der „Patrie"-Klasse. Vorn wird der Überwasserpanzer verstärkt und erhöht werden. Die wasserdichte Teilung wird besonders weit durchgeführt mit Rücksicht auf Schutz gegen Torpedo- und Minenwirkung.

Die Geschwindigkeit von 18 Seemeilen wird im Hinblick auf andere Flotten für ausreichend gehalten; eine höhere Geschwindigkeit würde sich bei der gegebenen Wasserverdrängung nur durch Opfer an Trutz und Schutz erreichen lassen. Die neuen Schiffe werden daher mit den jetzt in Bau befindlichen an Geschwindigkeit und Verwendungsbereich gleich werden.

Die inneren Einrichtungen zeigen namentlich große Munitionsräume in bequemer Lage zu den zu versorgenden Geschützen, möglichste Verwendung maschineller Arbeitsleistung; für schnelle und leichte Bekohlung ist besonders gesorgt.

Die Schiffe erhalten zwei Signalmasten und werden zur Aufnahme eines Geschwaderstabes eingerichtet.

Eins der Schiffe, „A 15", soll in Brest, die beiden anderen, „A 16" und „A 17", nach den Plänen von Lhommne auf Privatwerften gebaut, alle drei 1910 in Dienst gestellt werden. Das erstere soll 26,4 Millionen, die letzteren je 31,2 Millionen Mark kosten.

Herr Ed. Lockroy erhebt im „Temps" seine Stimme zugunsten einer Einheitsbestückung mit 24 cm-Geschützen. Er macht dafür geltend, daß erfahrungsmäßig der schmale Gürtelpanzer ein sehr schwer zu treffendes Ziel darstelle, das nicht die Beibehaltung besonderer Geschütze rechtfertige. Für die vier 30,5 cm- ließen sich acht 24 cm-Geschütze auf dem Schiff unterbringen. Zwanzig 24 cm-Geschütze würden aber

den Feind mit einem solchen Geschoßhagel überschütten, daß sein totes Werk völlig vernichtet würde. Lockroy macht übrigens darauf aufmerksam, daß sich die Entwicklung der Bestückung der Linienschiffe im Kreise bewege und der neueste Fortschritt eigentlich ein Rückschritt sei; unser „König Wilhelm“, der 1869 in Dienst trat, habe bereits achtzehn 24 cm-Geschütze gehabt. Der geniale Schiffbaumeister Dupuy de Lôme habe mit seinen ersten Panzerschiffen diesen Weg gewiesen.

Der Marineschiffbaumeister Ferrand dagegen verlangt im „Journal des débats“ nur einen weiter entwickelten „Patrie“-Typ von nur 16 Seemeilen Geschwindigkeit und etwas verstärktem Gürtelpanzer. Er neigt auch dem Einheitsschiff zu, wenn er auch das Lockroysche für zu unhandlich — er schätzt es auf 19000 Tonnen — und für Frankreich zu teuer hält, und verurteilt die Einführung einer zweiten Panzerkreuzerklasse für das Ausland als Kräftezersplitterung. Herr Lockroy nimmt darauf nochmals im „Temps“ das Wort, um die Rückständigkeit des Ferrandschen Types nachzuweisen, wobei er so weit geht zu behaupten, daß die Linienschiffe der „Patrie“-Klasse schon heute völlig veraltet seien. Lockroys Ausführungen über den taktischen Wert der Geschwindigkeit sind dabei beachtenswert. In der „Revue des deux mondes“ stimmt der fachmännische Schriftsteller, der mit * * * zeichnet, der Lockroyschen Forderung zu. —

Die Torpedobootsjäger sollen etwas größer werden als der neueste Typ „Claymore“.

Über die zu bauenden Unterwasserboote oder Tauchboote jetzt nähere Angaben zu machen, würde verfrüht sein, führt der Minister aus. Die Bestrebungen, den Motor zu verbessern, haben ständige Umwälzungen zur Folge. Die Petroleummotore haben bisher die Erwartungen nicht erfüllt, die elektrischen und die Dampfmotore sind noch am zuverlässigsten. Sicherlich muß, um das Unterseeboot zu einer wirklichen Kriegswaffe zu machen, gleichzeitig die Wohnlichkeit und der Verwendungsbereich vergrößert werden. Zweifellos lassen sich Unterseeboote von geringer Größe, selbst einsetzbare, herstellen; Versuche in dieser Richtung sind im Gange; aber das Boot, dessen Verwendbarkeit am gesichertsten erscheint, ist das selbständige Unterseeboot, der Bruder des Torpedobootes, imstande, dies bei der Küstenverteidigung und dem Angriff auf feindliche Flotten zu ersetzen. Die 1906 in Bau zu gebenden Boote, deren Pläne in Arbeit sind, werden 450 bis 500 Tonnen Wasser verdrängen.

Vergleichen wir nun das voraufgestellte Programm mit dem Flottengesetze vom Jahre 1900 so ergibt sich:

An Linienschiffen wird ein Geschwader zu sechs Schiffen mehr gefordert,
an Panzerkreuzern werden zwölf mehr gefordert,
sechs Späherschiffe erscheinen neu,
an Torpedobootsjägern werden 57 mehr gefordert,
an Unterseebooten werden 93 mehr gefordert,
dagegen weniger 93 Torpedoboote.

Es handelt sich also nicht lediglich um eine Erneuerung der veralteten Schiffe, wie in den Kammerverhandlungen betont wurde, sondern um eine Weiterentwicklung der

französischen Seestreitkräfte in dem Sinne, daß sie der deutschen Flotte überlegen bleiben, wie dies ja auch nach den Äußerungen der verschiedensten Kammerredner nicht überraschen kann.

Neu ist neben der Einstellung je eines Späherschiffes für das Geschwader die Scheidung der Panzerkreuzer in zwei Klassen. Die Grenzen sind nicht angegeben, vermutlich werden die seit 1900 auf Stapel gelegten zur ersten Klasse, die übrigen zur zweiten Klasse gehören. Dabei ist auch bemerkenswert, daß die Panzerkreuzer 2. Klasse als Auslandsschiffe bezeichnet sind, daß man also in Frankreich eine ziemlich beträchtliche Auslandflotte baut von Schiffen, deren Gefechtswert doch weit hinter dem der Linienschiffe einiger überseeischer Mächte zurücksteht.

Das schon früher hier gemeldete Aufgeben des Baues von Torpedobooten wird nun förmlich bestätigt; die Schaffung einer Unterseebootflottille von solchem Umfange, wie beabsichtigt, dürfte nach den eigenen Äußerungen des Ministers in der Begründung noch gute Weile haben.

Bemerkenswert ist, daß das neue Programm nicht als selbständiges Gesetz, sondern nur in der Art wie s. Zt. unser Flottengründungsplan usw. als Erläuterung der Haushaltforderungen auftritt.

Vergleicht man schließlich den heutigen Schiffsbestand der französischen Flotte mit dem im Jahre 1919 zu erreichenden, so wird man finden, daß von den Linienschiffen nur vierundzwanzig jünger als 25 Jahre, die zehn anderen zum Teil recht erheblich älter sein werden. Bei den Panzerkreuzern ist das Verhältnis infolge des in den letzten Jahren des vorigen Jahrhunderts stark geförderten Baues günstiger, doch werden dann bald gleichzeitig eine namhafte Zahl überaltern. Da über die Altersgrenze auch jetzt keine Bestimmung getroffen ist, so kann das für die Auszählung ohne Bedeutung bleiben, während es für den inneren Wert von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Die Budgetkommission der Kammer hat insoweit zu dem Flottenplane Stellung genommen, als sie dem Marineminister den Wunsch einer Nachprüfung seiner Pläne nach der Richtung größerer Gleichmäßigkeit der Schlachtflotte auch in Bestückung und Munitionsausrüstung vorgetragen hat, also etwa das, was Ed. Lockroy in „La Marine française“ nochmals geltend macht. —

Der Minister beschäftigt sich dann noch eingehend mit den Ausgaben für die Indiensthaltung der Flotte, für deren Mehrkosten in Betracht kommen die Abschnitte: Seeoffiziere, Marineingenieure, Mannschaften, Bekleidung, Tafelgelder, Lebensmittel, also alle die Unterhaltung des Personals betreffenden Abschnitte. Nach den in der Kammer geäußerten Wünschen sollten auch diese Anforderungen bei Aufstellung des neuen Flottenbauplanes berücksichtigt werden.

Aus verschiedenen Gründen läßt sich das nicht für Jahre voraus beziffern. Zunächst hängt die Zahl der für den Betrieb einer Flotte von bestimmter Größe erforderlichen Offiziere und Mannschaften nicht allein von Zahl und Typ der Schiffe ab, sondern auch von dem mehr oder weniger vollständigen Bemannungsstand, in dem man sie hält. So sieht beispielsweise der vorliegende Haushaltsvoranschlag ein voll besetztes jederzeit verwendungsbereites Geschwader und daneben eine Anzahl von Schiffen vor, die so besetzt sind, daß sie fahren und ihre Besatzungen ausbilden

können, um die Kopfstärke auf ein Mindestmaß zu bringen. Augenscheinlich handelt es sich dabei um ein Kompromiß, das je nach den Erfordernissen des Augenblickes mehr oder weniger Ersparnisse herbeiführen läßt.

Wenn sich bei den Anschlägen für die Schiffbauten auch mit ziemlicher Sicherheit der Preis auf Jahre voraus angeben läßt, so trifft das für die Unterhaltung des Personals nicht zu. Steigen auch die Arbeitslöhne, so lassen oft verbesserte Herstellungsweisen einen niederen Preis der Stoffe zu, so daß die den Kostenanschlägen zugrunde gelegten Ansätze für zehn Jahre etwa unveränderlich bleiben. Bei den Posten für das Personal stehen jedoch nur Mehrkosten in Aussicht, namentlich angesichts der Folgen, die die zweijährige Dienstzeit nach sich ziehen wird. Diese Mehrkosten werden um so empfindlicher, als ein nach zehn Jahren gebautes Schiff zwanzig weitere Jahre Lebensdauer hat, während deren die Kosten seiner Indiensthaltung unaufhörlich mit der Höhe der Löhne schwanken.

Das Abhängigkeitsverhältnis zwischen Zahl und Typ der Schiffe und den Kosten für das Personal wird erst klar, wenn man die für die Schiffe erforderlichen Offiziere und Mannschaften für jede Art von Besatzungsstand zahlenmäßig feststellt.

In der folgenden Tabelle ist dies geschehen und zwar ist unter der „Flotte auf Kriegsfuß" zu verstehen, daß alle Schiffe erster und zweiter Kampflinie einschließlich der Ersatzschiffe voll bemannt sind, kurzum, daß die Mobilmachung vollständig durchgeführt ist; unter „Flotte auf Friedensfuß" ist dieselbe Verteilung der Schiffe wie im laufenden Haushalt aufzufassen, was volle und verminderte Bemannung anlangt unter der Annahme, daß die Schulen und der Landbedarf ebensoviel Personal beanspruchen wie jetzt.

	1906:		1907:		1908:		1919:	
	Offiz.:	Mann:	Offiz.:	Mann:	Offiz.:	Mann:	Offiz.:	Mann:
Flotte auf Friedensfuß	1675	54153	1707	55096	1717	56863	1872	65528
„ „ Kriegsfuß	1674	69707	1685	71080	1737	73913	1985	86076

Zwischen 1906 und 1908 sollen die Neubauten nach dem Gesetze vom Jahre 1900 in Dienst treten. Der Zuwachs auf Friedensfuß beträgt 42 Offiziere (13 Stabs-, 29 Subalternoffiziere) und 2710 Mann, was zu heutigen Löhnungssätzen etwa $2^3/_4$ Millionen Mark jährlichen Kostenzuwachs ausmacht; in 13 Jahren, also nach Durchführung des oben gegebenen Bauplanes, würde die Mehrausgabe 8 bis $8^4/_5$ Millionen Mark betragen für 197 Offiziere und 11375 Mann.

Der Personalzuwachs erklärt sich zum Teil aus der geplanten Vermehrung der Flottillen, insonderheit der Tauchboote, zum anderen Teil durch den allmählichen Ersatz der veralteten durch neue größere Schiffe, wie er dem neuen Plane zugrunde liegt. Die Tauchboote erfordern im Verhältnis zur Mannschaft eine große Menge von Offizieren, 3 auf 20 Mann, die Linienschiffe und Panzerkreuzer dagegen bei fast gleichbleibender Offizierzahl sehr viel mehr Mannschaften, z. B. „Patrie" 740 Mann gegen „Gaulois" 675 oder die noch älteren Linienschiffe 560, so daß sich trotz aller Bemühungen, den Bemannungsstand so niedrig als möglich zu halten, eine Vermehrung des Personals nicht umgehen läßt.

Eine nähere Betrachtung der obenstehenden Tabelle läßt noch erkennen, daß auf Kriegsfuß gegenüber dem Friedensfuß der Offiziermehrbedarf unverhältnismäßig geringer ist als der an Mannschaften. Das erklärt sich daraus, daß auf Friedensfuß eine große Zahl von Offizieren durch die Schulen, besondere Aufträge und dergleichen der aktiven Flotte entzogen werden, zu der sie nach Ausspruch der Mobilmachung sofort übertreten. Trotzdem übersteigt im Jahre 1919 der Kriegsbedarf an Offizieren wesentlich den Friedensbedarf um 113 Köpfe (eine Schätzung, die „Moniteur de la Flotte“ für übertrieben niedrig hält). Man muß daher noch mehr als bisher dafür sorgen, daß ein genügend guter Stamm von gut durchgebildeten Reserveoffizieren zur Verfügung steht, die wenn auch nicht im Seedienst, doch im Landdienst an den Stellen verwendet werden können, wo Seeoffiziere nötig sind. Auch läßt sich vielleicht für eine nähere Zukunft eine Durchsicht des Gesetzes über das Seeoffizierkorps herbeiführen, bei der eine Stellenvermehrung in gewissen Dienstgraden und die Wiedereinführung des Dienstgrades Korvetten-Kapitän anzustreben wäre, um durch die Vermehrung der Beförderung nach Wahl in den unteren Dienstgraden eine Verjüngung in den höheren zu erreichen.

Der Bedarf an Marineingenieuren ist durch das eben angenommene Gesetz gedeckt. Der vorliegende Voranschlag fordert 200 000 Mark für neue Stellen: 4 Marine-Chefingenieure, 4 Oberstabsingenieure, 30 Stabsingenieure. Durch Bewilligung dieser Stellen wird es möglich sein, alle Stellen an Bord mit den bestimmungsmäßigen Dienstgraden zu besetzen.

Da der Indiensthaltungsplan bereits im August-Septemberheft S. 1110 ff. gegeben ist, so dürfte im übrigen nur der Umstand bemerkenswert sein, daß die Mehrforderung von rund 5 Millionen Mark gegen das laufende Jahr nicht auf die Neubauten, sondern im wesentlichen auf Personal und Indiensthaltungen entfällt. An Mannschaften werden 52 153 Köpfe, 2479 mehr als 1905, gefordert. Die innere Einteilung des Haushaltentwurfs ist gegen früher etwas geändert.

Die Bautätigkeit wird durch die folgende Zusammenstellung erläutert:

	Zu beginnen:		Fortzusetzen:		Zu vollenden:		
	Staats- werft:	Privat- werft:	Staats- werft:	Privat- werft:	Staats- werft:	Privat- werft:	Zusammen:
Linienschiffe	1	2	1	3	1	1	9
Panzerkreuzer . . .	—	—	3	1	1	—	5
Torpedobootsjäger. .	4	6	7	8	7	1	33
Unterseeboote . . .	20	—	23	—	6	—	49
Torpedoboote . . .	—	—	—	—	2	56	58
Summe	33		46		75		154

Man erwartet den Diensteintritt der Linienschiffe „République“ und „Patrie“ sowie des Panzerkreuzers „Victor Hugo“ im Laufe des Jahres 1906, spätestens Anfang 1907.

Der Anhang der Neubauten bringt die schon oben angeführten ungefähren Abmessungen der neu geforderten Linienschiffe und die genauen Bauangaben der Panzerkreuzer „Edgar Quinet“ und „Waldeck-Rousseau“, die bisher noch nicht veröffentlicht waren: Wasserverdrängung 14 000 Tonnen, Länge 157 m, Breite 21,5 m, Tiefgang

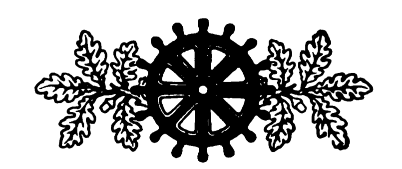
8,23 m, 36 000 indizierte Pferdestärken, drei Maschinen, 23 Seemeilen Geschwindigkeit, Kohlenfassung 1242 Tonnen, mit Zuladung 2300 Tonnen; Verwendungsbereich bei 10 Seemeilen Fahrt 6000 und 11 000 Seemeilen. Bestückung: vier 19,4 cm-, sechzehn 16,5 cm-, vierzehn 6,5 cm-, acht 4,7 cm-, zwei 3,7 cm-SK. und zwei Unterwasser-Torpedorohre. Besatzung: 30 Offiziere, 708 Mann.

Von zwei Tauchbooten, „Circé“ und „Calypso“, deren Pläne vom Ingenieur Laubeuf herrühren, sind die Abmessungen: 47 m Länge, 4,90 m Breite, 3,11 m Tiefgang, 351 Tonnen Wasserverdrängung. Die Maschinen sollen mit 440 Pferdestärken und zwei Schrauben eine Geschwindigkeit von 11,75 Seemeilen den Booten geben, die sieben Torpedoausstoßvorrichtungen, zwei Offiziere und zwölf Mann Besatzung erhalten.

Die Torpedoboote „368“ und „369“ werden bei 38 m Länge, 4,24 m Breite, 2,62 m Tiefgang 97,507 Tonnen Wasser verdrängen; sie sollen mit 2000 Pferdestärken 26 Seemeilen laufen, zwei 3,7 cm-SK. und drei Torpedo-Überwasserrohre bekommen.

Der Haushaltvoranschlag schließt mit 260 029 773,60 Mark ab.

M.



Moltke und die Flotte.*)

Moltkes Bedeutung wächst, je weiter Zeit und Forschung vorschreiten. Das zeigt sich besonders bei einem Überblick über seine Beziehungen zur Marine.

„Deutschlands Macht und Ansehen vor allem, daher Einigkeit der beteiligten Staaten und Gesetzkörper in allen Küstenbefestigungs- oder Marineangelegenheiten und Vergrößerung der Flotte!" Diese Forderungen erhob der Feldmarschall bei jeder Gelegenheit, sobald er dienstlich oder in seiner Eigenschaft als Mitglied des Reichstags zu Worte kam; sie ziehen sich durch alle seine schriftlichen und mündlichen Äußerungen von der Übernahme der Geschäfte als Chef des Generalstabes der Armee im Herbst 1857 ab bis in die Mitte der achtziger Jahre. Und diesen Worten ist Gewicht beizulegen, nicht nur weil sie dem Gedankengange eines Moltke, des siegreichen Feldherrn in drei Feldzügen, entspringen; sie werden von einem Manne erhoben, der, wiewohl er sich selbst als Laien bezeichnete, doch mehr als der Durchschnitt der Offiziere der Landarmee von der Bedeutung einer starken Flotte für einen großen Festlandsstaat durchdrungen war, ihre Aufgaben kannte und sogar die Zeit fand, sich auch mit den Einzelheiten der Flottenzusammensetzung und der Küstenbefestigung auf das gründlichste zu beschäftigen.

Aufgewachsen in dem Inselstaate Dänemark, dessen Hauptstärke seit Jahrhunderten in seiner Flotte bestand, widmete sich, in preußische Dienste übergetreten, Moltke als Leutnant bereits in eingehender Weise der geschichtlichen Entwicklung der Seemächte, zunächst, 1823, in einer Prüfungsarbeit für das Examen zur Kriegsschule (Kriegsakademie) bezüglich der Staaten der skandinavischen Halbinsel.**)

Moltke hatte hier augenscheinlich zum ersten Male Gelegenheit, über das Zusammenwirken von Armee und Flotte nachzudenken. Nur der Flotte konnte bei der Lage Skandinaviens naturgemäß die Hauptrolle im Kriegsfalle zukommen; so weist er denn auch auf ihre Wichtigkeit bei allen Zusammenstößen Schwedens mit seinen gefährlichsten Gegnern, Rußland und Dänemark, an der Hand geschichtlicher Beispiele hin; ebenso betont er — ob überhaupt mit Recht, sei dahingestellt — den Vorteil, daß, besonders im Falle eines Krieges mit Dänemark, dank den Seen und Kanälen, die Schärenflotte von einer Seite des Reiches auf die andere gebracht werden könne. Wenn auch zweifellos, angesichts der Vergrößerung der Kriegsschiffe, eine Benutzung jener Kanalverbindung zu Flottenzwecken heutzutage ausgeschlossen ist, so fordern die Ausführungen des jungen Moltke unsere Aufmerksamkeit trotzdem heraus. Er steht hier einer Meeresverbindung mit Anerkennung gegenüber, die in dem Projekt des Nordostseekanals 40 Jahre später sein Interesse erneut für Jahrzehnte in Anspruch nehmen sollte.

---

*) Heft 4, 1905 der „Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde", herausgegeben vom Großen Generalstabe, Berlin. Mit Genehmigung der Schriftleitung der „Marine-Rundschau" vom Verfasser zur Verfügung gestellt.

**) Eine übersichtliche Darstellung des physischen Charakters der skandinavischen Halbinsel.

1830 studiert er die Entwicklung der holländischen Seemacht, der selbst auf der anderen Hemisphäre die alte spanische Flagge weichen mußte.*)

Im Herbst 1834 bietet ihm eine Reise nach Kopenhagen willkommenen Anlaß, sich eingehend über die dänischen Seestreitkräfte zu unterrichten**) und auf diese Weise die in der ersten Jugend gewonnenen Eindrücke zu vertiefen. Von Dänemarks größtem König, Christian IV., der zuerst seine Flotte zu europäischer Berühmtheit erhob und sie selbst zum Kampfe führte, kommt Moltke auf die Gegenwart. Er ahnte nicht, daß der Gedanke einer feindlichen Landung auf Seeland, der damals vielfach in dänischen Marinekreisen erwogen wurde, von ihm 30 Jahre darauf praktisch beinahe durchgeführt worden wäre.

Noch fesselnder und lehrreicher mußte 1835 für Moltke das Studium der englischen Marine***) werden, war doch die Überlegenheit Großbritanniens zur See seit Jahrhunderten unbestritten:

„Die Schiffahrtsakte, welche Cromwell erließ, verbot, die Produkte von Afrika, Amerika, Asien, Rußland und der Türkei anders als auf englischen Schiffen in großbritannische Häfen einzuführen. Die Völker des Kontinents durften nur die Früchte ihres eigenen Handels bringen, indes die britischen Segler die Erzeugnisse jedes Himmelsstriches in alle Weltteile führten.

Von diesem Zeitpunkte an entwickelte sich der englische Handel mit stets wachsender Schnelligkeit. Britannien erklärte sich Beherrscherin der Meere, und lange Zeit mußten die Fahrzeuge aller Nationen Flagge und Topsegel streichen beim Anblick eines englischen Kriegsschiffes.

Wenngleich England so demütigenden Ehrenbezeugungen zur Zeit entsagt, so hat es sich doch das Wesen der Macht vorbehalten. Seine Flagge weht auf allen der Schiffahrt wichtigsten Plätzen; die Häfen, welche die einzigen Ruhepunkte in den Weltmeeren bilden, die Felsen, welche die Meerengen beherrschen oder die Mündungen der Flüsse beobachten, sind britische Festungen, und nach und nach hat England seine Gewalt in anderen Weltteilen über 80 Millionen Seelen und ein Ländergebiet ausgedehnt, das größer als Europa ist.

.... Soviel Anmaßung kann nur in einer ganz entschiedenen Überlegenheit ihren Ursprung und ihre Dauer gründen, und bisher ist aller Widerstand der übrigen seefahrenden Nationen gescheitert."

Voller Bewunderung ist Moltke für die moralische Stärke der englischen Marine, die ihr Übergewicht über jede andere behauptet und die sich auf die Strenge der Disziplin und Tüchtigkeit der Führer gründet.

„Wie Karthago straft die englische Regierung die Unfähigkeit mit dem Tode. Obwohl das Kriegsrecht über den Admiral Byng entschied, daß er es weder an

*) Holland und Belgien in gegenseitiger Beziehung seit ihrer Trennung unter Philipp II. bis zu ihrer Wiedervereinigung unter Wilhelm I.

**) Nachrichten über die dänische Land- und Seemacht.

***) Skizze der großbritannischen Militärverfassung, entworfen nach den **Voyages dans la grande Brétagne par Charles Dupin.**

gutem Willen noch an persönlichem Mut habe fehlen lassen, so wurde er nichtsdestoweniger verurteilt und hingerichtet. Admiral Calder begegnet einer spanisch-französischen Eskadre, er greift die Avantgarde an und nimmt zwei Schiffe, wird aber trotzdem vor Gericht gestellt, weil ein erneuerter Angriff entscheidendere Erfolge hätte haben können."

Der Aufenthalt in der Türkei von 1835 bis 1839 bot Moltke Gelegenheit, die Küstenbefestigungen der Dardanellen und des Bosporus sowie die Häfen der kleinasiatischen Küste (Smyrna usw.) und des Schwarzen Meeres kennen zu lernen, auch machte er hierbei Beobachtungen über die Windrichtungen sowie die Strömungen in der Europa von Asien trennenden Wasserstraße, ebenso stellte er Untersuchungen über die vorteilhaftesten Stellen für Truppenausschiffungen an Ort und Stelle an.*)

Energisch bekämpft er, bei einer Betrachtung der Verteidigungsfähigkeit der Küstenwerke gegen Landangriff und gegen Flotten, die durch einige glückliche Unternehmungen der Engländer damals ziemlich allgemein verbreitete Ansicht, als könnten Landbatterien sich gegen an Zahl überlegene Artillerie von Kriegsschiffen nicht verteidigen; ferner stellt Moltke fest, daß das von alters her so verrufene Schwarze Meer weder stürmischer noch so oft mit Nebel bedeckt sei wie unsere Ostsee, und Untiefen oder Klippen wie jene habe es gar nicht; die große Gefahr bestehe hauptsächlich in dem Mangel an geschützten Reeden und gesicherten Häfen. Der Bosporus selbst sei zwar ein vortrefflicher Hafen, der Eingang aber überaus schwer zu finden, und höchst gefährlich sei es, wenn man ihn verfehle.

Überall findet Moltke Spuren der Herrschaft der Genuesen, die früher Herren aller Hafenplätze an der kleinasiatischen Küste und an so vielen anderen Punkten des Osmanischen Reiches waren, und deren Anlagen sich durch Solidität und Brauchbarkeit auszeichnen.

Die in der Türkei erworbenen Kenntnisse setzten Moltke in den Stand, bei der Anfang der vierziger Jahre in Angriff genommenen Darstellung des russisch-türkischen Krieges 1828/29**) die Rolle der Flotte einer gerechten Würdigung zu unterziehen, nicht minder erlaubten sie ihm, den Ereignissen des Feldzuges 1853/55 mit größerem Verständnis zu folgen und seinen Blick für die vielseitigen Aufgaben der Marine im Kriegsfall (Krim—Sewastopol) zu schärfen. Wie einerseits 1828/29 die Operationen für die Russen einen günstigen Fortgang haben mußten, solange sie die Herrschaft im Schwarzen Meere ausnutzten, so konnten auf der anderen Seite im Feldzug 1853/55 die Aussichten Rußlands ohne die Herrschaft im Schwarzen Meere nur geringe sein: „Wenn der russische Kaiser nicht Herr des Schwarzen Meeres ist, wird er so leicht nicht über den Balkan gehen.***)

Zwischen beiden Feldzügen gaben die Ereignisse in Deutschland Moltke wenig erfreulichen Stoff, sich mit einer deutschen Flotte zu beschäftigen. Noch 1841 hatte

---

*) Bericht über den jetzigen Zustand der Dardanellen 1836.
Versuch einer Darstellung der politisch-militärischen Lage des Osmanischen Reiches 1836.
Bericht über die Verteidigungsfähigkeit des Bosporus 1837.
Denkwürdigkeiten 8.

**) Der russisch-türkische Feldzug in der europäischen Türkei 1828/29.

***) Denkwürdigkeiten 4, 25. 1. 54.



er geklagt: „Deutschland hat den negativen Vorzug, keine Seemacht zu sein",*) aber durch die Beschiffung der Donau und durch die österreichischen Häfen des Adriatischen Meeres sei ihm wenigstens der nächste Handelsweg nach dem Orient geöffnet; in seinem Kummer darüber, daß es Deutschland an einer Flotte fehlte, ging er so weit, den Anschluß Dänemarks zu fordern, wodurch das letztere ein Landheer, Deutschland aber eine Flotte erhalte.**)

Der schleswig-holsteinische Feldzug 1848 brachte endlich den Stein ins Rollen und veranlaßte die Gründung einer deutschen Flotte. Moltke sollte aber Recht behalten mit dem Worte, das er sieben Jahre früher ausgesprochen hatte: „Es liegt im Naturelle des deutschen Volkes, daß es sich zu allen Dingen Zeit nimmt."***) Nach wenigen Jahren bereits verfiel die eben entstandene Flotte dem Hammer und alles war wieder beim alten. Preußen besaß zwar in Danzig einen Kriegshafen und erwarb 1854 von Oldenburg den Jadebusen, indes, als im Herbste des Jahres 1857 Moltke an die Spitze des Generalstabes trat, war der Bestand der preußischen Marine nur ein sehr dürftiger zu nennen.

Moltke war sich darüber klar, daß, wie Preußen die Einigung der deutschen Staaten im Inneren durchsetzen und an der Spitze Deutschlands jede Einmischung fremder Mächte zu Lande abwehren müsse, es auch bei der Vertretung deutscher Interessen zur See die Führung zu übernehmen habe; dazu aber bedurfte es einer starken Flotte. Er war sich freilich der Schwierigkeiten, die diesen Bestrebungen entgegenstanden, seit Jahrzehnten voll bewußt: „Preußen will man nicht an die Spitze stellen und ohne Preußen kann man nichts zustande bringen!"†) hatte er 1848 ausgerufen. Dies Wort hatte seine Gültigkeit voll behalten.

Zunächst trat Moltke noch nicht in nähere Berührung mit der preußischen Marine, er mußte indes bei der Vorbereitung möglicher Kriegsfälle das Verhalten der fremden Flotten in Erwägung ziehen. Vor allem kamen hierfür Dänemark und Frankreich in Betracht.

Die erste dienstliche Äußerung Moltkes in Marinefragen brachte das Frühjahr 1858,††) wo er sich dahin aussprach, daß feindliche Landungen für unsere Verhältnisse wenig zu fürchten seien, da sie bald auf zahlreiche und kampfbereite Streitmittel stoßen würden; er glaubte vielmehr, daß die feindlichen Flotten unsere Häfen blockieren und den Handel zu zerstören suchen würden, und verlangte Anschaffung einer eigenen Flotte. Keineswegs aber sah er deren Aufgabe als eine rein defensive an, auch für sie gilt wie für die Landarmee sein Wort, daß „der letzte Zweck des Krieges niemals durch die Defensive erreicht werden kann".†††)

Den offensiven Gedanken ließ Moltke auch nicht fallen, als er im Herbst 1858*†) Stellung zu dem Bau eines großen Marineetablissements auf Rügen nehmen sollte,

---

*) Denkwürdigkeiten 2, Seite 284. Deutschland und Palästina.
**) Allgemeine Zeitung 1841. Deutschland und seine germanischen Nachbarn.
***) Denkwürdigkeiten 4, 3. 8. 48.
†) Denkwürdigkeiten 4, 3. 8. 48.
††) 2. 3. 58. Gutachten über eine gepanzerte Küstenbahn des russischen Obersten Lebedeff.
†††) Moltke in Bemerkungen zu Blumes Strategie.
*†) 12. 10. 58. An den Kriegsminister Grafen Waldersee.

der vor Besitzergreifung von Schleswig-Holstein auch in fachmännischen Kreisen bei den kleinen Verhältnissen in Preußen für nötig gehalten wurde. Moltke hatte gewisse Bedenken gegen diesen Vorschlag wegen der insularen Lage Rügens, bei der man Gefahr lief, ohne eine genügende Verbindung mit dem Hinterland das Schicksal Sewastopols herauszufordern: „Bei Sewastopol hat die ganze Wehrkraft eines großen Militärstaates nicht ausgereicht, um solche maritime Anlage schließlich zu behaupten. Sewastopol konnte aber von Toulon und Southampton rascher als von Petersburg erreicht werden, da ein Eisenbahnnetz in Rußland nicht vorhanden war. Sonst wäre wohl der Ausgang ein anderer gewesen."

Moltke verlangte daher eine gesicherte Eisenbahnverbindung mit dem Festlande. Außerdem müßten natürlich die nautischen Bedingungen erfüllt werden; ferner müsse der Hafen eine Zeitlang sich selbst überlassen werden können und nicht etwa dazu zwingen, ein Armeekorps zurückzulassen und dadurch die Landarmee zu schwächen. Letztere Forderung erhebt Moltke später immer wieder; soweit Küstenschutz nicht in das Gebiet der großen Operationen fällt, wird auch das aktive Landheer nicht dazu zu verwenden sein. Vorteilhaft erscheint ihm, daß von Rügen aus eine etwaige Offensive der Landarmee durch maritime Operationen unterstützt werden kann.

Im Frühjahr 1859, als die Gefahr eines Krieges mit Frankreich drohte, bezeichnet General v. Moltke es als Aufgabe einer Schlachtflotte, unseren Handel in entfernten Meeren zu schützen, die Blockade unserer Küsten zu sprengen und der feindlichen Flotte im Gefecht entgegenzutreten, während eine Kanonenbootflottille die örtliche Verteidigung der Küsten im engeren Sinne übernehmen soll und hierdurch in Wechselwirkung mit dem Heere und den Festungen tritt.*) Die Kanonenbootflottille soll aber auch bei Truppentransporten mitwirken, denn die wahrscheinlichste Offensivoperation würde wohl eine Landung auf Seeland sein. Moltke verlangt hierzu die Umwandlung der vorhandenen 42 Ruderfahrzeuge in Dampfer, deren Armierung mit weittragenden Geschützen und Vermehrung der Schiffszahl.

Das Vertrauen des Prinzregenten berief den General am 18. Juli 1859 an die Spitze einer zunächst rein preußischen Kommission, die die Verteidigung der norddeutschen Küsten beraten sollte.**)

Der Regent konnte wohl keinen geeigneteren Mann zu dieser Aufgabe berufen als den General v. Moltke, denn private und dienstliche Studien und Reisen befähigten diesen zu einem Urteil über die Seestreitkräfte aller in Frage kommenden europäischen Staaten: aus eigener Anschauung kannte er die Flotten Dänemarks, Englands und Rußlands (durch Reisen in den 50er Jahren), persönlich hatte er die Häfen Dänemarks (1834 und 1844), Schleswig-Holsteins, der Türkei, Kleinasiens (Schwarzes Meer), Italiens (Neapel, Genua, Civita Vecchia, Livorno 1840, 1846), Spaniens (Gibraltar, Cadix 1846), Englands (1855 bis 1856), Frankreichs und Rußlands (Dover, Portsmouth, Havre, Kronstadt) (1856) kennen und ihren Wert

*) Memoire über das Verhältnis der Kriegsflotte zur Landesverteidigung, 2. April 1859.

**) Die Prinzen Adalbert und Friedrich Karl sollten den Sitzungen beiwohnen. Mitglieder der Kommission waren: Vizeadmiral Schröder, Chef der Marineverwaltung; Generale v. der Goltz, Kommandant von Stettin; v. Voigts-Rhetz, Direktor des allgemeinen Kriegsdepartements; Völker, Inspekteur der 7. Festungsinspektion.

beurteilen gelernt; geschichtliche Kenntnisse unterstützten ihn darin. Weit entfernt, sich auf Grund seiner Vorbildung in Marinefragen für maßgebend zu halten, scheute sich Moltke nicht, in Fragen, die nur der Fachmann beurteilen konnte, sich an die zuständigen Behörden zu wenden; denn darüber war er sich klar, daß, wenn auch seit dem Krimfeldzug nur wenige Jahre vergangen waren, doch die Schiffsbaukunst, die Technik der Feuerwaffen und die Befestigungskunst in einer derartigen Umwälzung sich befanden, daß es für den Laien unmöglich war, in allen nautischen Fragen mit der Zeit mitzugehen.

Am 1. November d. Js. trat die Kommission in Berlin zusammen. Moltke las eine Denkschrift*) vor, die er auf Grund seiner Frühjahrs- und Sommerstudien verfaßt hatte:

Preußen steht im Begriff, eine Kriegsmarine zu gründen, die ganz Deutschland zugute kommen wird, denn die Zerstörung des Handels trifft nicht die Handelsstädte der Küstenstaaten allein, sondern auch das Binnenland, Hannover, Oldenburg so gut wie Bayern, Württemberg. Die Flotte bildet einen wesentlichen Teil der Vertretung Deutschlands nach außen, die so vielfach gefordert wird; sie sichert das Ansehen aller deutschen Flaggen bis in ferne Meere.

Eine solche Flotte kann nur eine rein preußische sein, eine Marine aus 8 Kontingenten ist eine Unmöglichkeit.

Sollten die alten Hansastädte, die früher die Meere beherrschten, dauernd von dem guten Willen ihrer Nachbarn abhängig bleiben?

Soll nun Preußen die überaus große Anstrengung für eine Kriegsflotte allein machen, während alle Staaten an deren Vorteil teilnehmen? Hier wäre ein Feld praktischer Betätigung für den so allgemein laut gewordenen Wunsch nach deutscher Einigung gegeben.

Für die Seeplätze schlägt Moltke leichte Umwallung und starke das Fahrwasser beherrschende Außenwerke vor. Die Befestigung der Küste soll auf das Notwendigste beschränkt werden. Besser erscheint ihm die Anlage von wenigen starken Werken als die einer großen Anzahl schwacher Batterien längs der Küste. Erneut tritt die Forderung von Flottillen**) als sehr wesentlich für die Küstenverteidigung auf. Ausbau des Bahnnetzes und artilleristische Neubeschaffungen erscheinen unerläßlich. Die Küstenflotte allein kann nur eine defensive Bedeutung haben, erst in Verbindung mit den Schlachtschiffen erhält sie eine offensive!

Die Kommission konnte sich den Ansichten Moltkes in fünf Sitzungen nur anschließen; noch aber fehlte die Zustimmung der zunächst beteiligten Küstenstaaten, deren Vertreter, mit Ausnahme Hannovers, — l'Egypte moins le Nil — am 17. Januar 1860 in Berlin zusammentraten. Moltke eröffnete die Sitzungen mit dem Hinweis darauf, daß das Interesse der Sache weniger eine Verständigung der Herren Kommissare der deutschen Nachbarstaaten mit Preußen als unter sich erheische. Der hergestellte Entwurf sei, soweit er sich nicht auf preußisches Gebiet beziehe, als die vermittelnde Vorlage eines dritten zu betrachten, die alle Interessen gleichmäßig zu

*) Memoire über eine zweckmäßige Befestigung der norddeutschen und preußischen Küsten und Häfen, Oktober 1859.

**) 3 Kanonenbootflottillen, davon 2 für die Ost-, 1 für die Nordsee.

berücksichtigen und die Einigung herbeizuführen suche. Änderungen, wenn von sämtlichen Nachbarstaaten gewünscht, selbst ein Neuentwurf, wenn er den Ansichten aller entspräche, würden angenommen, weil es Preußen nicht sowohl darauf ankomme, wie, sondern daß die nichtpreußische Küste verteidigt werde, und weil diese Verteidigung das preußische System zwar ergänze, aber nicht alteriere.

„Die Küstenfrage ist eine ganz Deutschland berührende." In diesem Sinne berichtete Moltke am 20. Januar 1860 dem Prinzregenten und gab der Hoffnung Ausdruck, daß in der Vertretung Deutschlands nach außen die Sonderinteressen sich nicht so fühlbar machen, daß vielmehr die kleineren Staaten Preußen auf diesem Gebiete allen Einfluß überlassen würden. „Mit einer preußischen Flotte erst erlangt Deutschland eine seiner würdige Stellung den benachbarten Seemächten gegenüber."

Die Kommission hatte sich über System und Örtlichkeiten geeinigt. Nun kam es auf die Einigung der beteiligten Regierungen zu einem Antrag beim Bunde an, daß ihnen Geld bewilligt würde. Die Konferenzen hatten zunächst wenigstens den äußeren Erfolg, daß im Mai-Juli eine Bereisung der ganzen norddeutschen Küste von Memel bis Emden unter der Führung Moltkes und Beteiligung aller Küstenstaaten erfolgte.

Moltke hatte wenig Vertrauen zu der Bereitwilligkeit des Bundes, Geld zu bewilligen, geschweige denn selbst eine Flotte aufzustellen, nachdem dieser Versuch 1848 in so betrübender Weise gescheitert war. Allerdings wäre, schrieb Moltke am 10. März 1859 an Roon, die Beteiligung des Bundes an den Mitteln zur Abwehr zum mindesten gerechtfertigt, notwendig jedenfalls, daß der Bund die Maßregeln treffe, die nur von ihm ausgehen könnten; dies sei nur im preußischen Interesse, denn dadurch werde unser eigenes Verteidigungssystem ergänzt. Preußen verzichtet auf jegliche Beihilfe, übernimmt die Sicherung seiner preußischen sowie auch 70 Meilen der in Pommern zum deutschen Bund gehörenden Küste und stellt endlich eine Kriegsflotte auf. Zu weiteren Leistungen könne es nicht herangezogen werden.

Erneut betont Moltke, daß strikte Abwehr zwar die Küste sichere, aber keineswegs den Handel Deutschlands und ebenso nicht Deutschlands Ansehen nach außen vertrete, wenn auch nur Dänemark gegenüber. „Das vermag nur eine Kriegsflotte." Moltke läßt es dahingestellt, ob man Preußen „im wahren und unzweifelhaften Interesse Deutschlands" Mittel zur Verfügung stellen werde, seiner Flotte eine Entwicklung zu geben, die jener Aufgabe entspreche. „Die Bundesstaaten, welche so eifersüchtig auf ihre volle Unabhängigkeit nach innen sind, werden einsehen, daß sie für ihre Unabhängigkeit nach außen mäßige Opfer nicht von der Hand weisen dürfen." Natürlich müsse ein preußischer Marineoffizier den Oberbefehl über die Nordseeflottille erhalten.

Im Frühjahr 1860*) war es nach Moltkes Ansicht nicht unwahrscheinlich, daß sich die Eroberungspolitik Napoleons III. gegen England und Preußen wenden würde: „Die französische Flotte ist die gewaltige Drohung, welche England ruhig halten soll, während Frankreich den einmal besessenen und nie verschmerzten Rhein zurückfordert." Frankreich werde, wenn es sich überhaupt zu einem maritimen Angriff gegen uns

*) Militärische Korrespondenz 1870, Nr. 3; ähnlich Nr. 5 (1863).



entschließe, diesen nicht nach der Ostsee, sondern nach der Elbe richten, 60 000 Mann im günstigsten Falle landen, Hamburg und Lübeck nehmen und im Verein mit den Dänen auf Berlin marschieren, bald aber eine Katastrophe erleben.

Gefährlicher erschien Moltke eine Landung der Franzosen für England*). „Die Invasion eines feindlichen Heeres ist für jedes Land ein großes Unglück, aber verderblicher für England als irgend wo sonst. Bei dem unermeßlichen Verkehr Großbritanniens besteht dort das ausgedehnteste Kreditsystem, und dieses bedarf vor allem vollständiger Sicherheit. Eine bloße Erschütterung würde in der ganzen Welt gefühlt werden. Am furchtbarsten würde die Erschütterung im Inneren sein, wo Millionen von Arbeitern ihre Existenz nur in einem ununterbrochenen Fortbetrieb der Fabriken und des Handels gesichert sehen. Die bloße Landung an der englischen Küste würde die Bank von England bestimmen, ihre Zahlungen einzustellen."

Moltke ist der Ansicht, daß auch die Anlage von Befestigungen, wie Plymouth, Portsmouth, Chatham, Pembroke, Woolwich, Portland, Medway, Sheerneß, Dover, Themse, Cork, die damals geplant wurden, England nichts helfen würden. Nur ein Landheer von 300 000 Mann könne ihnen nützen, da man glaube, mit der Flotte allein das Land nicht mehr schützen zu können. Ein Landheer habe England nicht, wohl aber Preußen, darum solle jenes sich lieber mit Preußen verbinden. „Die preußischen Bajonette am Rhein werden London wirksamer schützen als die Wälle von Portsmouth und Chatham!"

Im Februar 1861 trat auf Moltkes Anregung die preußische Küstenkommission**) noch einmal zusammen und schlug dem Könige***) für die 3 Kanonenbootflottillen 110 Fahrzeuge sowie 18 Werke an der Ostsee, 10 an der Nordsee, einschl. der nichtpreußischen, vor. Wiederum wurde betont, daß die Flotte einschl. der Küstenflottille nur eine rein preußische sein könne. „Die deutsche Seemacht im Norden ist vielleicht der einzige Gegenstand, in dem Preußen die Leitung in Deutschland augenblicklich besitzt. Wer aber die Seemacht in Händen hat, vertritt Deutschland allein faktisch zur See." Im Notfall solle Preußen die gesamte Flottillenangelegenheit allein in die Hand nehmen; die eine Million Mehrkosten werde sich auf andere Weise einbringen lassen.†)

Inzwischen war vom Bunde für die Erledigung des Küstenschutzes eine Spezialkommission aus Vertretern sämtlicher Bundesstaaten für den April 1862 nach Hamburg einberufen, und General v. Moltke auf Vorschlag Roons als Vertreter Preußens dorthin geschickt worden. Offenbar ging Moltke mit wenig Freude an diese Tätigkeit, denn er sah voraus, daß infolge der Eifersucht, hauptsächlich Hannovers, auf Preußen ein zufriedenstellendes Resultat wohl nicht zu erreichen wäre. Zunächst wurde auf Moltkes Vorschlag eine nochmalige Küstenreise unternommen und im Mai erst wieder konferiert. Am 17. d. Mts. bereits klagt Moltke an Roon: „Preußens Vertreter allein

*) Englische Befestigungsanlagen 1860.

**) Die Prinzen Adalbert und Friedrich Karl, Generale v. der Goltz (für Voigts-Rhetz) und Völker.

***) 14. 3. 61.

†) Im ganzen waren zwei Millionen für Kanonenboote in Anschlag gebracht, wovon demnach auf Preußen eine und auf die anderen Staaten eine fiel.

macht positive Vorschläge, während die leichte Aufgabe der Kritik den übrigen zufällt. Die divergentesten Vorschläge müssen widerlegt, die abweichenden Meinungen stets aufs neue in eine Bahn gelenkt werden", und am 8. Juli schreibt Moltke: „Aus einer militärischen ist dort eine politische Frage gemacht, das Interesse der Gesamtheit den Parteizwecken untergeordnet worden. Indes wird sich auch dabei bewähren, daß ohne Preußen in Deutschland nichts zustande kommen kann."

„Nicht was wir vom Bunde fordern, sondern was wir in der Wirklichkeit leisten, begründet unsere Stellung zu den übrigen deutschen Staaten. Die Marine bietet ein Feld, auf dem ihre politische Eifersucht die tatsächliche Führerschaft Preußens nicht mehr hindern kann, seitdem fester Fuß an der Nordsee gefaßt ist. Die Fortentwicklung der Flotte ist populär, die endliche Schlichtung des dänischen Streites fordert sie dringend."

Allerdings „hat es gute Wege, bis der Bund in die Schuhe Preußens tritt". Moltke wollte daher dem Bunde nur da einen gewissen Einfluß lassen, wo wenig zu verderben war, umsomehr als er hoffte, daß Preußen mit den anderen Uferstaaten auch gegen den Willen Hannovers einig werden würde. Vor allem die neu zu errichtende Kanonenbootflottille wollte er, wie er schon wiederholt verlangt hatte, möglichst frei von Bundesleistung und Aufsicht wissen, sie sollte lediglich unter preußischer Aufsicht zum Ausbau und zur Tätigkeit gelangen.

Die Kanonenboote müßten allerdings vor allem „seefähig sein"; sie müßten größere Schnelligkeit erhalten, um den größeren Schiffen folgen oder sich ihnen in offener See entziehen zu können, ferner um ihnen größere Offensivwirksamkeit zu verleihen, sowohl durch den Stoß wie durch das Feuer. Sie sollten nicht nur in Verbindung mit der Landbefestigung die Seegats und Strommündungen sperren, sondern auch eine Blockade des Feindes sprengen und das Einlaufen befreundeter Fahrzeuge sichern. Je geringer die Zahl der Kanonenboote, um so wichtiger sei das Zusammenwirken aller zu gemeinsamem Zweck. Offensive Bedeutung sollen auch die Forts in den Strommündungen haben: „Wir wollen nicht bloß den Angriff auf unsere Handelsstädte abwehren, sondern auch die Blockade unseres Handels sprengen."*)

Zur vollständigen Küstenverteidigung, das betonte Moltke auch in Hamburg, mußte endlich noch eine aus wirklichen Rangschiffen (Panzern) gebildete Kriegsflotte hinzutreten. Denn nicht die Befestigung unserer Küste, sondern die Anwesenheit der Flotte wird den Feind abhalten, die Absicht einer Landung auch wirklich auszuführen.

Das Resultat der Verhandlung entsprach den Erwartungen Moltkes, die Kommissare stimmten gegen alle preußischen Vorschläge, insbesondere gegen eine gemeinsame Flotte unter Preußens Führung.**) Die Kommandofrage aber war, wie Moltke mit Recht hervorhebt, die Hauptsache, nicht nur im Kriege — denn da ergebe sich ihre Regelung von selbst — sondern schon im Frieden.***) Beschlossen wurde, die ganze Küstenverteidigung dem Bunde zu übertragen.

Moltke verlor den Mut nicht.

---

*) 14. 5. 62.

**) Vgl. Denkwürdigkeiten 1, Selbstbiographie.

***) 23. 6. 62.



Preußens Interesse war es, und nach allen Opfern sein Recht, die militärisch wichtige, seit Jahren verschleppte Küstenverteidigungsfrage baldigst vom Bunde gelöst zu sehen. Sofort mußte Hand ans Werk gelegt werden, wenn in zwei bis drei Jahren die Küsten geschützt sein sollten.*)

Der Ausbruch des Krieges mit Dänemark verhinderte vorläufig eine energische Verfolgung des ersehnten Zieles.

Preußen war so gut wie ohne Flotte, denn an Schlachtschiffen standen ihm bei Beginn des Feldzuges eine gedeckte und eine Glattdeckskorvette, am 21. Mai noch eine gedeckte Korvette zur Verfügung: 3 Hochseekriegsdampfer gegenüber 18 dänischen, unter denen 1 Linienschiff und 4 Fregatten.**) „Unsere Flottille zählt 2 bis 3 Korvetten, 4 große und 14 kleinere Dampfkanonenboote".***)

Dänemark war somit Herr der Ostsee, und Preußen als gleichsam nicht maritimem Staat blieb nur das Verfahren von 1848/49 übrig, durch völlige Erschöpfung des insularen Dänemark, durch Besetzung und rücksichtslose Ausnutzung seines ganzen festländischen Besitzes den Krieg zum Austrag zu bringen. „Solange unsere Marine nicht eine Landung auf Seeland ermöglicht, um den Frieden in Kopenhagen selbst zu diktieren, bleibt nur die Okkupation der jütischen Halbinsel."†)

Moltke verlor aber im Verlauf des Feldzuges die Mitwirkung der Flotte nicht aus dem Auge und bemühte sich immer wieder, auf die Ausnutzung der vorhandenen geringen maritimen Mittel anregend hinzuwirken; für dies Bestreben fand er beim Prinzen Adalbert volles Verständnis und lebhafte Unterstützung.

Wenn weder die Okkupation Jütlands noch der Angriff auf Düppel das Kopenhagener Kabinett zum Nachgeben zwingt, so würden, schreibt Moltke am 16. März dem Könige, weitere Zwangsmittel nur unter Mitwirkung maritimer Streitkräfte durchzuführen sein, zunächst gegen Fünen;††) am 21. März erwartet er einen endgültigen Erfolg gegen Düppel nur von der Mitwirkung der Flotte.†††)

Moltke versprach sich allerdings von einer Landung auf Fünen mehr als von dem Vorgehen auf Düppel und Alsen. Sie hätte ohne große Opfer die Insel in den Besitz der Verbündeten gebracht, den Fall von Fredericia herbeigeführt und die Düppelstellung wertlos gemacht. Der Plan scheiterte schließlich an dem Widerspruch des Wiener Kabinetts, der Gedanke wurde aber nicht aufgegeben. Außerdem erwog Moltke eine Landung auf Seeland, mit der er sich, wie wir wissen, zuerst 1834 beschäftigt hatte. Allerdings mußte Dänemarks Herrschaft zur See vorher vernichtet werden, was der preußischen Flotte nur in Verbindung mit der aus der Nordsee erwarteten österreichischen möglich gewesen wäre. Noch im Oktober, als die seit dem 1. August eingeleiteten Friedensverhandlungen kein Ende erreichen wollten, beabsichtigte Moltke, mit dem 2. preußischen Korps von Pommern nach Seeland überzusetzen. Allerdings mußte man sich darüber klar sein, daß die Lage dieses Korps sehr ge-

*) 16. 8. 63.

**) Batsch „Nautische Rückblicke", S. 256/257. Vgl. preuß. Generalstabswerk 1864, Anl. 16.

***) Militärische Korrespondenz 1864, S. 106.

†) Desgl., Nr. 1.

††) Desgl., Nr. 47, 52.

†††) Desgl., Nr. 51.



fährdet sein würde, wenn eine englische Flotte in der Ostsee erschien, was bei einer Intervention Englands wahrscheinlich war.

Moltke ließ sich indes hierdurch nicht abschrecken. Der Friede hinderte zwar die Ausführung seines Plans, in der Tat aber ließen „die getroffenen Vorbereitungen erkennen, daß es bei kräftigem Wollen nicht schwer sein könne, auch einem Inselstaate gegenüber die letzten Folgerungen des Krieges zu ziehen“.*)

Die Erfahrungen des Feldzuges mußten für Preußen einen neuen Ansporn bilden, alle Kräfte in Bewegung zu setzen, um durch Vergrößerung der Flotte die Herrschaft zur See dauernd wenigstens in der Ostsee zu gewinnen. Indes hieß es, Geduld haben. Zunächst wurde durch den Gasteiner Vertrag im August 1865 von Preußen und Österreich ein Antrag beim Bunde auf Herstellung einer deutschen Flotte verabredet; Kiel sollte Bundeshafen werden, Preußen den Bau der Befestigungen und des Marineetablissements dort übernehmen und den beabsichtigten Nordostseekanal durch holsteinsches Gebiet führen dürfen.

Über Kriegshafen und Kanalfrage hatte Moltke bereits am 1. Mai 1865 dem Kriegsminister v. Roon seine Auffassung klargelegt, nachdem ihm am 1. März der Handelsminister Graf Itzenplitz einen Entwurf für den Kanal zur Kenntnis übersandt und mitgeteilt hatte, daß die Entscheidungen über die Richtungslinie sowie über die Beteiligung des Staates noch ausstehe.

Im Marineministerium war als Hauptkriegshafen an der Ostseeküste noch immer Rügen in Aussicht genommen, doch sollte eine Nebenstation in den Elbherzogtümern angelegt werden. Moltke neigte mehr dazu, hierfür Sonderburg als Kiel zu wählen; gegen letzteres hatte er Bedenken, da die fortifikatorische Sicherung die Mittel derart in Anspruch nehmen würde, daß wir statt einer Flotte, die wir brauchten, eine Festung bekämen, wie wir sie nicht wünschen könnten.

Aus denselben Gründen glaubte er auch, daß der Hafen auf Rügen sobald nicht zustande kommen werde: „für jetzt handelt es sich nur darum, eine Flotte, die früher als jenes große Etablissement hergestellt sein kann, in einer der schleswig-holsteinischen Buchten unterzubringen und dort auch für zukünftige Zeiten eine Station zu gründen“. Nur das Notwendigste sollte geschehen, denn „die Flotte kann niemals die Bestimmung haben, sich im Hafen einschließen und blockieren zu lassen. Sie wird früher auslaufen als der Gegner, und dann bleiben nur einzelne Baulichkeiten und Vorräte zurück, für deren möglichste Sicherung selbst eine ausgedehnte Anwendung des Hohlbaus immer noch wohlfeiler sein wird als Anlage weit vorgeschobener Werke“.**)

Für eine auf das Notwendigste beschränkte Anlage, welche die unter allen Umständen notwendige Vergrößerung der Marine unabweislich macht,**) schlägt Moltke aus strategischen, taktischen und pekuniären Gründen den Alsensund mit Sonderburg vor.

Bei der schließlichen Wahl eines Kriegshafens müsse auch der Kanal in Betracht kommen, soweit dessen Zustandekommen nach Aufhebung des Sundzolles überhaupt Aussicht habe. Wünschenswert wäre allerdings die Verbindung unmittelbar aus dem

*) Preußisches Generalstabswerk 1864, S. 773.

**) Juli 1865 an das Marineministerium.



Hafen mit der Nordsee. Wenn aber die Führung des Kanals bloß an Mehrkosten 10 Millionen Taler koste, so sei dies eine Summe, für welche allein schon sich eine besondere Nordseeflottille herstellen ließe. „Zehn Millionen Taler! Dafür kann man eine Flottille von sieben großen Panzerschiffen in Heppens (Jade) für die Nordsee allein anschaffen."*) Die Ostseeflotte solle sich zunächst in ihrem Meere behaupten. Dafür hält Moltke den Alsensund für den besten Stützpunkt. Fachmänner sollen entscheiden, ob er auch den örtlichen Anforderungen entspricht.

Dem Könige gegenüber hob Moltke in derselben Angelegenheit am 30. Mai hervor, daß auch Seeoffiziere sich für Sonderburg ausgesprochen hätten, und daß zur Blockade eines dort gelegenen Hafens zwei Flotten nötig seien, die nur auf einem Umweg von zehn Meilen miteinander verkehren könnten. Bei der Wahl von Kiel sei die Gefahr, daß die bei Anschaffung einer Flotte bereitgestellten Geldmittel durch Anlage der Flottenstation verschlungen würden, daß wir statt der Schiffe, die uns fehlten, eine Festung erhielten, zu den vielen, die schon vorhanden seien.

Moltke beantragte schließlich, den Sonderburger Hafen und die Kanalfrage nur durch Seeoffiziere und Bautechniker prüfen zu lassen.

Er wollte eben in erster Linie die Flotte vermehrt wissen, erst in zweiter für deren Unterkommen und Sicherung sorgen. Ihm lag daran, die Hauptwaffe zu vergrößern; alle Nebenwaffen, wie Befestigungsanlagen, Etablissements mußten zurücktreten. Gab der Staat viel Geld aus, so sollte das meiste der Flotte zugute kommen. Dieser Auffassung ist Moltke in allen Marinefragen treu geblieben, ihr entsprach es auch, wenn er, wie noch weiter ausgeführt werden wird, den Bau des Nordostseekanals, trotz seines großen Interesses für ihn, zurücktreten ließ gegen eine Vermehrung der Flotte. Der Hieb ist stets die beste Parade! Mit Befestigungen konnte man dem Feinde nicht entgegengehen, dazu brauchte Preußen-Deutschland eine starke mächtige Flotte! Was nutzte der Kanal, wenn die wenigen vorhandenen Schiffe ihn nicht benutzen konnten, weil sie in der Ostsee dauernd nötig waren. Erst hieß es, die Flotte vergrößern, um sich, wenn auch getrennt durch Schleswig-Holstein, in Nord- und Ostsee behaupten zu können. War man genügend stark an Schiffen, dann erst konnte an die Meeresverbindung von seiten des Staates gedacht werden. Etwas anderes war es, wenn Privatkapital sich des Projektes annahm und der Staat sich nur beteiligte. Dann konnten Schiff- und Kanalbau nebeneinander hergehen. Dies etwa war der Gedankengang Moltkes, wie wir ihm in den nächsten 20 Jahren immer wieder begegnen werden.

Übrigens zeigt sich schon im Juli 1865**) Moltkes genaue Kenntnis der verschiedenen Kanalprojekte und der der Ausführung erwachsenden größeren oder kleineren Schwierigkeiten. Diese auf Grund der angestellten Vermessungsberichte zu beurteilen, fiel dem Generalstabschef um so leichter, als er sich bereits in der Türkei mit der Durchstechung des Trajanswalls für einen Kanalbau beschäftigt hatte.***)

---

*) Juli 1865 an das Marineministerium.

**) 3. Juli 1865 an Podbielski.

***) Denkwürdigkeiten 2, S. 315 ff.



Die Marineverwaltung war in der Kriegshafenfrage für die Wahl von Kiel. Weit entfernt, auf seiner Ansicht zu bestehen, beugte sich Moltke der fachmännischen Autorität, wie die im November 1865 unter seinem Vorsitz beginnenden Konferenzen der Immediatkommission*) zur Anlage eines Kriegshafens erkennen lassen. Für die Verhandlungen hatte er eine besondere Denkschrift**) ausgearbeitet, in der er die Roon Anfang Mai entwickelten Ansichten über die Vorzüge des Alsener Sundes für ein Marineetablissement noch eingehender auseinandersetzte und begründete; nach den Vorlagen von 1865 an den Landtag und nach früheren Anträgen betrügen die Kosten, um Preußen zu einer Seemacht zweiten Ranges zu erheben:

Kiel, Befestigung usw.	2 350 000	Taler
Marineetablissement	3 800 000	„
Heppens (Wilhelmshaven)		
Befestigungen, Fortbau des Hafens	8 285 000	„
Jasmunder Bodden, Marineetablissement	13 000 000	„
Befestigungen (nicht unter)	7 000 000	„
Demnach sollten aufgewendet werden:		
für Hafenbau und Befestigung	34 435 000	„
für die Flotte	34 583 500	„
im ganzen	69 028 000	Taler.

Von rund 70 Millionen solle also nur die Hälfte für die Flotte, die andere für die Unterbringung verwendet werden. Ein Kriegshafen in Sonderburg stelle sich jedenfalls billiger als einer in Kiel. Es bedürfe einer weiteren Entwicklung der politischen Verhältnisse in den Herzogtümern, bevor man sich entscheiden werde, unseren Haupthafen dorthin zu verlegen. Allein für die nächsten Jahre würden wir unseren Bedarf an Kriegsschiffen wohl jedenfalls durch Ankauf im Ausland zu beschaffen suchen und bedürften solange eines Zufluchts- und Reparaturhafens.

Moltke weist auf die Erfahrungen bei Charlestown und Hollnis im amerikanischen Sezessionskriege hin, aus denen zu schließen sei, daß man Panzerschiffe nicht abhalten könne, namentlich bei Nacht, in den Kieler Hafen einzulaufen und das Marineetablissement in Brand zu schießen. Sonderburg erscheine als Konstruktionshafen geeigneter. Das schließe aber ein Flottenlager im Kieler Hafen nicht aus. Die politischen Verhältnisse würden es sogar notwendig machen, unsere Schiffe für die nächste Zeit dort zu belassen.

„Bei der Marine sind es überhaupt nicht die Schiffe, welche des fortifikatorischen Schutzes bedürfen. Die Flotte hat nicht die Bestimmung, sich im Hafen blockieren zu lassen. Sie ist offensiver Natur, sucht ihren Feind in hoher See auf und schützt sich selbst;" allerdings könnten ungünstige Verhältnisse oder unglückliche Ereignisse sie nötigen, Sicherheit am Lande zu suchen. Aber bei rechtzeitigem Auslaufen könnten unsere Schiffe auch von Kiel aus im Kriegsfalle ihre Stellungen auf hoher See gewinnen, sich auf

---

*) A. K. O. vom 14. 10. 1865. Mitglieder: Generale v. Hindersin und v. Canstein, Kontreadmiral Jachmann, Oberst v. Mertens.

**) Denkschrift über ein Marineetablissement im Alsener Sund.



Sonderburg basieren, und im Unglücksfall dorthin zurückkehren. „Die Kieler Bucht würde noch höhere Bedeutung erlangen, wenn jemals der projektierte Kanal zwischen Nord- und Ostsee dort einmündete."

Moltke hält dies Projekt an sich kaum für rentabel: „für rein militärische Zwecke ist bis jetzt noch niemals auch nur eine Eisenbahn, geschweige denn eine Kommunikation gebaut worden, die auf 20 000 000 Taler berechnet ist und die ohne Zinsgarantie des Staates gewiß nicht zustande kommt". Der Kanalplan S. Magareten—Eckernförde erscheine noch am leichtesten ausführbar, wünschenswert freilich sei die Ausmündung auf Kiel, sie würde aber den Bau um mehrere Millionen verteuern. Diese Ausmündung aber vorausgesetzt, so sei doch kein Grund, den Haupthafen auch nach Kiel zu verlegen und dort eine große Festung zu bauen, da die Strandbatterien bei Friedrichsort und Möltenort allein schon genügten, der Flotte die Benutzung des östlichen Ausgangs des Kanals zu sichern. Bei Ausbruch eines Krieges könne die in Sonderburg ausgerüstete Flotte ihre Station in der Kieler Bucht mit aller Sicherheit einnehmen.

Laufe der Kanal bei Eckernförde aus, so werde diese Mündung wohl nicht schwieriger von Sonderburg als von Kiel zu erreichen sein. Alle politischen und strategischen Gründe könnten nicht rechtfertigen, der Marine einen Hafen aufzunötigen, den sie nicht brauchen könne. Anderseits aber sei der Vorteil, Land- und Seestreitkräfte in den Herzogtümern an einem Punkt, gesichert versammeln zu können, so groß, daß kleine Übelstände dagegen nicht ins Gewicht fallen dürften, und bloße Unbequemlichkeiten hinzunehmen sein.

Von diesem Standpunkt aus müsse die Beurteilung erfolgen.

In den Sitzungen der Kriegshafenkommission verteidigte Moltke noch einmal seine Meinung und schloß mit den Worten: „Vorerst wird es darauf ankommen, unserer Flotte baldigst eine solche Entwicklung zu geben, daß sie wenigstens den skandinavischen Flotten gewachsen ist, um ihnen gegenüber die Ostsee zu beherrschen. Diese Entwicklung kann sie auf längere Zeit hinaus nur in einem der schon vorhandenen Häfen der Herzogtümer nehmen."

Gegen Moltke wandte sich Admiral Jachmann hauptsächlich vom maritimen Standpunkt aus und gab zu bedenken, daß es unvorteilhaft sei, ein so großes Marineetablissement an ein so beengtes Fahrwasser zu legen und in eine Festung hineinzuzwängen, die ihrerseits wieder durch das Etablissement belästigt würde. Ferner sei von der Sonderburger Reede eine Entwicklung und ein Vorgehen der Flotte zur Offensive sehr erschwert, während man in Kiel die Ostsee und den großen Belt grade vor sich habe. Die technischen Verhältnisse der Sonderburger Reede seien außerdem sehr ungünstig.

Moltke erwiderte unter Festhaltung seiner Ansichten über die Wichtigkeit Sonderburgs: „Was dagegen der Kontreadmiral Jachmann über die maritime Seite der Frage gesagt hat, kann ich nicht widerlegen; ich schließe mich auch dem an, was über die allgemeinen Verhältnisse ausgesprochen ist. Unzweifelhaft verdienen bei Abwägung dieser Frage die Interessen der Flotte die größte Berücksichtigung. Es unterliegt keinem Zweifel, daß Kiel bei weitem der vorzüglichere Hafen ist, einer der schönsten, die es gibt.

Ich glaube auch, daß eine Flottenstation besser geschützt durch eine Festung als in einer Festung liegt, wo sie vielfach in Abhängigkeit von den Fortifikationsbehörden und überhaupt von der Landarmee bleibt, während die **Flotte notwendig eine selbständige Institution nicht unter, sondern neben der Armee werden muß.**"

„Sollte der Kanal zustande kommen und nach Kiel geführt werden, so würde unsere Flotte dort, da wir den Schutz eines Teiles der Nordseeküste bereits vertragsmäßig übernommen und faktisch die ganze Elb- und Wesermündung zu sichern haben werden, recht eigentlich vor der Mitte der ganzen zu verteidigenden Seefront stationiert sein. Endlich muß ich **einräumen, daß der freien und ungehinderten Entwicklung der Marine ein Opfer selbst auf Kosten der Landverteidigung gebracht werden muß,** welches jedoch möglichst zu beschränken sein wird."

Die Kommission entschied sich denn auch einstimmig für Kiel.

In betreff des Kanals betonte Admiral Jachmann, der außerdem Vorsitzender einer Separatkommission für den Kanal war, daß die Handelsschiffahrt in sehr geringem Maße Nutzen von ihm haben und daß im Winter die Benutzbarkeit des Eises wegen kaum zu erwarten sein werde. Die hohen Kosten entsprächen außerdem nicht dem Vorteil im Kriegsfall, der an sich ja zweifellos sei. Jachmann wollte daher lieber das Geld für die Flotte verwenden.

General v. Moltke schloß sich dem auch an und fuhr fort: „Ich bin aber auch der Meinung, daß, wenn der **Kanal** vielleicht aus anderen Rücksichten zustande kommen sollte, er **nur nach Kiel geführt werden darf,*) wenn die Flotte irgendwelchen Nutzen davon haben soll.**" Die Kommission dachte ebenso und war einstimmig der Ansicht, daß es für das Flottenetablissement von untergeordneter Bedeutung sei, wo der Kanal in die Kieler Bucht münde. Man entschied sich für Anlage der Marinebauten in Ellerbeck. Der Schlußbericht vom 21. November 1865 an den König betont die Notwendigkeit, für die kleine erst entstehende Marine die Etablissements nicht zu zersplittern. Kiel soll also gleichzeitig Flottenstation, Reparatur- und Konstruktionshafen werden. Der Hafen auf Rügen wird einer Zeit vorbehalten, **in der vielleicht Preußen in seiner Verbindung mit Deutschland eine Flotte ersten Ranges aufstellen wird.**

Der König entschied sich für Anlage des Etablissements zwischen Friedrichsort und Holtenau; Ellerbeck lag ihm zu nahe an Kiel; er fürchtete, das Etablissement könne dort zerstört werden, sobald die Stadt genommen sei.

Der Krieg von 1866 brachte die preußische Marine nicht zur Tätigkeit, hatte aber für sie die wichtige Folge, daß Preußen nun Alleinherrscher in Schleswig-Holstein wurde. Aus der preußischen Marine wurde eine norddeutsche und so wenigstens äußerlich ein Schritt weiter zur Schaffung einer deutschen Flotte getan.

Im April 1867 gehörte Moltke einer neuen Kommission**) für ein Marineetablissement bei Friedrichsort an.***) Auch beschäftigte er sich erneut mit der Küsten-

---

*) Ähnlich 5. 12. 67. Befestigung des Kieler Hafens ist notwendig, dann ist auch der projektierte Kanal gesichert, der nicht bei Eckernförde, sondern bei Holtenau münden muß.

**) Außerdem: der Kronprinz, Prinz Adalbert, Generale v. Wasserschleben, v. Rieben (Direktor im Marineministerium), v. Podbielski, v. Mertens, Oberst Kloß.

***) Schließlich ist das Etablissement in Ellerbeck gebaut worden.



verteidigung*) und versuchte dabei, aus den Erfahrungen des amerikanischen Sezessionskrieges Folgerungen zu ziehen. Hier waren die gezogenen Geschütze im Seekriege zuerst praktisch verwertet worden; dabei hatten sich nach Moltkes Ansicht für den Kampf zwischen Strandbatterien und Schiffen ganz neue Gesichtspunkte ergeben: einmal, daß Flotten sich Küstenwerken gegenüber im Nachteil befänden und ferner, daß keine auch noch so starke Strandbatterie das bloße Vorüberfahren einer Flotte unbedingt hindern könne, falls nicht ein materielles Hindernis das Fahrwasser sperre.

Wie wir uns erinnern, hatte Moltke das Verhältnis der Stärke der Landbatterien im Verhältnis zur Flotte bereits in Konstantinopel beschäftigt.

Seit dem Februar 1867 gehörte er dem Reichstage des norddeutschen Bundes an und ließ es sich hier und später im deutschen Reichstag angelegen sein, die Vorlagen der Regierung, insbesondere die zur Verstärkung und Vergrößerung der Armee und Flotte bestimmten, nach bester Überzeugung zu unterstützen.

1867 bewilligte der Reichstag eine 10 Millionen-Anleihe zu rascherer Entwicklung der Kriegsflotte und des Küstenschutzes. 1868 war es dem Eingreifen Moltkes wesentlich zu danken, wenn der Etat — 66 Millionen für die Armee, $1^1/_2$ für Küstenverteidigung und $8^1/_2$ für die Marine — bewilligt wurde. „Meine Herren“, sagte er am 15. Juni, „unsere Nachbarn wissen alle recht gut — auch die, welche so tun, als ob sie es nicht wüßten — daß wir sie nicht angreifen wollen, aber sie sollen auch wissen, daß wir uns nicht angreifen lassen wollen. Dazu brauchen wir Armee und Flotte“.**)

Zwei Tage später trat Moltke im Reichstag für die Führung des projektierten Kanals, wenn er zustande käme, nicht von Flensburg, was unausführbar sei, sondern vom Kieler Hafen aus nach der unteren Elbe, ein. Gleichzeitig gab er seinem Bedauern Ausdruck, daß man so lange nach Häfen gesucht habe, die so kostspielig seien, daß für die Flotte, die sie schützen solle, nichts übrig bleibe.

Mehrfach beschäftigte Moltke in den Jahren 1867 bis 1870 die vielfach befürchtete Möglichkeit einer französischen Landung und eines Vormarsches starker Kräfte auf Berlin. Wenngleich er es für sehr wahrscheinlich hielt, daß die Franzosen eine so mächtige Waffe, wie sie sie in der Flotte besaßen, nicht ungenutzt lassen würden und im ersten Stadium des Krieges mit geringen Kräften in der Nordsee landen und uns erhebliche Nachteile zufügen könnten, so hielt er doch ein Unternehmen in größerem Stile wie in früheren Jahren für so gut wie ausgeschlossen. Selbst wenn die französische Flotte, unbehelligt von der englischen und preußischen, stärkere Kräfte landen würde, so könnten diese nicht vor Ablauf von drei Wochen nach Verlassen der französischen Küste vor Berlin eintreffen. Die preußischen Küstenkorps wären dann jedenfalls noch in ihren Bezirken. Frankreich würde nicht 100 000 Mann auf das Abenteuer einer Landung ausschicken, wo ihm nur 300 000 Mann für einen Angriffskrieg zur Verfügung stünden. „Ich glaube nicht, daß wir das zu fürchten oder vielmehr zu hoffen haben.“ „Der größte Fehler wäre jedenfalls, wenn wir

*) Denkschrift über Küstenverteidigung.
**) Denkwürdigkeiten 7, S. 50. 21.



uns verleiten ließen, einen bedeutenden Teil unserer Armee zum Küstenschutz zurückzulassen und uns dadurch bei der Hauptentscheidung zu schwächen."*)

Die Ereignisse des Jahres 1870 gaben Moltke recht. Die Erfolge der deutschen Landarmee ließen bei den Franzosen trotz der großen Überlegenheit ihrer Flotte den Gedanken an eine Offensive zur See überhaupt nicht aufkommen. 33 Panzer, 100 hölzerne Schlachtdampfer und 96 Transportschiffe konnten sie den norddeutschen Seestreitkräften — 12 größeren Kriegsschiffen, 21 Kanonenbooten, davon 3 Korvetten, 1 Kanonenboot auf auswärtigen Stationen**) — gegenüberstellen. Unmöglich durften die Deutschen sich auf offener See mit den Franzosen messen. Sie mußten sich darauf beschränken, ihre Kriegs- und Handelshäfen sowie die Flußmündungen zu schützen. Um so erfreulicher war der Sieg des Meteor bei Havana.

Der Feldzug hatte das Ideal Moltkes erfüllt: mit der Einigung Deutschlands gab es eine deutsche Flotte. Indes dem stolzen Namen entsprach nur in bescheidener Weise die Anzahl der Schiffe. Moltke hatte vor dem Feldzuge, wie erwähnt wurde, den Ankauf von Schiffen im Auslande wiederholt als natürlich hingestellt, um dem Mangel abzuhelfen. 1868 empfahl er,***) wie schon früher, ein Bündnis mit Dänemark, da wir dadurch neue Streitmittel zur See und freie Verfügung über unsere eigenen Kräfte gewönnen. Auch nach dem Feldzuge 1870/71 ist für Moltke in allen mit der Marine zusammenhängenden Fragen der Hauptgesichtspunkt: Vermehrung der Flotte! Mit prophetischem Blick sah er die Zukunft Deutschlands voraus; der Einigung aller deutschen Stämme im Reiche mußte die Entwicklung zur Weltmacht folgen. „Bauen wir unser Haus stark und fest, denn es kann Stürmen zu trotzen haben!"†) Diese Mahnung galt nicht nur dem Ausbau des Reichs auf dem Festlande, sondern auch der Gestaltung unserer Seemacht.

So ist es auch zu verstehen, daß Moltke am 23. Juni 1873 im deutschen Reichstage vorschlug,††) statt eines Kanals eine zweite Flotte zu bauen. Wenn der Staat 50 bis 60 Millionen Taler aufwenden wollte, so sah Moltke vom militärischen Standpunkte aus weniger ein Bedürfnis für den Kanalbau vorliegen als für die Vergrößerung der Flotte. Den Wert des Kanals zu unterschätzen, lag ihm ganz fern. Dieser blieb aber ein Kampfmittel zweiten Ranges. Fiel seine militärische Bedeutung somit für Moltke als ausschlaggebend fort, so mußte die volkswirtschaftliche entscheiden, und diese war seines Erachtens gering. Er selbst schreibt 10 Jahre später: „Im Reichstag habe ich mich aus volkswirtschaftlichen Gründen ablehnend gegen das Projekt verhalten, den Kanal aus Reichs- oder Staatsmitteln zu erbauen; und von anderer Seite wird es niemals geschehen, ohne dem Reich oder dem Staat eine äquivalente Belastung aufzuerlegen."†††)

---

*) Denkschrift über Küstenverteidigung, ohne Datum, anscheinend 1867. Militärische Korrespondenz 1870/71, Nr. 16, 18.

**) Preußisches Generalstabswerk 1, S. 25.

***) 28. 4. 68.

†) Denkwürdigkeiten 7, S. 20.

††) Denkwürdigkeiten 7, S. 28.

†††) Creisau 16. 11. 83 an den Grafen Waldersee.

Moltke war trotzdem, wie aus verschiedenen Äußerungen hervorgeht, der schließlichen Ausführung des Baues durch Privatunternehmer, eventuell mit staatlicher Unterstützung, im Grunde nicht abgeneigt, nur zweifelte er, wie gesagt, daran, ob sich der Kanal bei den großen Kosten rentieren würde. Konnten diese verringert werden und war die Rentabilität nachweisbar, so wäre er der letzte gewesen, der Ausführung Hindernisse in den Weg zu legen. Schon am 25. Januar 1870 schrieb er*) über ein Projekt Hoyer—Flensburg: zwar glaube er nicht, daß ein Kanal durch die Halbinsel sich im gewöhnlichen Sinne des Wortes rentieren könne. Wenn der Staat mit seinen Mitteln hinzutrete, so werde er dabei auch die staatlichen Zwecke ins Auge fassen, vor allem die Interessen der Marine, die die Richtung S. Margareten—Kiel wünschen ließen. Wenn man aber nachzuweisen vermöge, daß bei der Richtung Hoyer—Flensburg Millionen erspart würden, so könne das Projekt sehr wohl in Betracht treten.

„Der Ermittlung einer solchen Konkurrenzlinie werde ich sicherlich nicht durch unbegründete oder übertriebene Angaben entgegentreten, sondern sie, soweit ich kann, fördern, und wenn Material gebraucht wird, alles, was ich habe, mitteilen."

Auch 1878/79 steht Moltke einem Projekt des Herrn Dahlström in Hamburg, der eine Aktiengesellschaft unter Beteiligung Preußens oder des Deutschen Reiches bilden wollte,**) die Ausmündung des Kanals im Kieler Hafen vorausgesetzt, an sich sympathisch gegenüber: am 2. November 1878 hält er die Verwirklichung des Planes dann für möglich, wenn die mit den Schiffahrtsverhältnissen bekannten Kapitalisten der aufgestellten Rentabilitätsrechnung zustimmen. Am 26. Oktober 1879 hält der Feldmarschall den Kanalbau aus Privatmitteln für ausführbar, wenn das Baukapital wesentlich herabgesetzt und die Rentabilität nachgewiesen werden könne. „Ich bin weit entfernt, den Nutzen, auch den militärischen, in Abrede zu stellen." Dahlströms fortgesetzten Bemühungen wünscht Moltke Erfolg.

Im Frühjahr 1880 bezeichnet Graf Moltke***) einen Dockhafen für große Kriegsschiffe an der unteren Elbe als äußerst vorteilhaft für unsere Marine; nicht minder günstig würde ein für Kriegsfahrzeuge passierbarer Kanal von diesem nach dem Kieler Hafen sein. „Die Ausführung des einen wie des anderen Unternehmens kann vom militärischen Standpunkt nur als durchaus wünschenswert bezeichnet werden." Moltke bezweifelt allerdings, daß die Reichsregierung die daran geknüpften ziemlich unbestimmten finanziellen Bedingungen übernehmen würde. Die Konzession zu den Vorarbeiten und Plänen würde sie aber erteilen können, da nur auf Grund wirklicher Kostenanschläge sich der Aufwand an Mitteln übersehen lasse. „Ich kann meinerseits nur wünschen, daß neben dem unbestreitbaren militärischen Vorteil des Projekts noch die merkantilen sich günstig genug gestalten werden, um solide Unternehmer zu bestimmen, die dafür erforderlichen, jedenfalls sehr bedeutenden Geldmittel beizubringen."

Im Frühjahr 1881 hält Moltke†) einen großen Dockhafen bei Glückstadt und einen für Kriegsschiffe benutzbaren Kanal von der unteren Elbe nach der Kieler Bucht

*) An Manteuffel.

**) Beseke, Der Nordostseekanal S. 8. 9.

***) An das Allgemeine Kriegsdepartement.

†) An den Minister der öffentlichen Arbeiten und des Handels.

für die Freiheit der Bewegung unserer Flotte und sonach auch für die Landesverteidigung im allgemeinen von hohem und unbestrittenem Wert; die Ausführung dieser Projekte aus Mitteln des Reichs sei gerade nach erfolgter Einigung Deutschlands zweifellos erwünscht, es hätten sich aber bis jetzt weder die Regierung, noch Private dazu bereit erklärt.

Einer Bewerbung auswärtiger Kapitalisten um die Ausführung beider Unternehmen mit Beihilfe des Staates stand Moltke damals nicht ablehnend gegenüber, vorausgesetzt, daß die Interessen des Handels und der Schiffahrt unabhängig von fremder Einwirkung gestellt würden. „In militärischer Beziehung stehen dem Bau aus fremden Mitteln Bedenken nicht entgegen, da die Benutzung des Hafens wie des Kanals uns auch im Kriegsfall gesichert bleibt."

Im Sommer 1881 begannen nun auf Anregung des Ministers der öffentlichen Arbeiten kommissarische Beratungen über den Nordostseekanal, an denen als Vertreter der Militär- und Marineverwaltung Oberstleutnant Vogel v. Falckenstein teilnahm. Diesem gab der Feldmarschall eine Instruktion mit, die ein weiterer Beweis dafür sein dürfte, daß Moltke dem Projekte vom militärischen Standpunkte aus wohlwollend gegenüberstand, wenn er auch vom volkswirtschaftlichen Bedenken hatte. Immer aber ging er von der Voraussetzung aus, daß der Staat nur einen Teil der Kosten tragen wolle und dürfe.

Die Erörterung bei den Verhandlungen sollte sich auf die wirtschaftliche, militärische und maritime Bedeutung des Kanals und die danach zu bemessende Beteiligung des Staates an dem Unternehmen beziehen. In der Instruktion Moltkes heißt es: „Der militärische Nutzen eines Kanals von der unteren Elbe nach der Kieler Bucht, welcher die größeren Kriegsschiffe zu tragen vermag, ist augenfällig. Ein solcher Kanal bildet nicht nur die kürzeste, sondern auch eine völlig gesicherte Verbindung zwischen Nord- und Ostsee und gestattet unserer Marine mit ihren gesamten Kräften in dem einen wie in dem anderen Meere aufzutreten, während die Umschiffung der Nordspitze Jütlands verhindert werden kann, wenn dort eine feindliche Flotte auch nur einem unserer beiden Geschwader überlegen ist. Daß der Kanal nördlich des Platzes Kiel einen bedeutenden Terrainabschnitt bilden wird, kommt der lokalen Verteidigung zugute, wie denn überhaupt die projektierte Anlage vom rein militärischen Standpunkte aus nur befürwortet werden kann."

Für die jedenfalls sehr bedeutenden Kosten dürften die bereits vor 10 Jahren angefertigten Vorarbeiten des Geheimen Oberbaurats Wiebe einen wertvollen Anhalt bieten. „Schwieriger wird es sein, die Rentabilität des Unternehmens und den Nutzen zu ermitteln, den es der Schiffahrt, dem Handel und Verkehr zu gewähren vermag, um den Anteil zu bemessen, mit welchem der Staat die Ausführung zu ermöglichen haben wird."

Es ist zu beachten, daß Moltke, so warm er auch für den Kanal sich ausspricht, immer nur dessen N u t z e n betont, n i e m a l s das B e d ü r f n i s. Diesen Standpunkt vertrat auch Falckenstein in den Kommissionssitzungen. Ein B e d ü r f n i s lag eben nach Moltkes Ansicht nur für Vergrößerung der Flotte vor. N u t z e n hatte aber von der Ausführung des Projekts vor allem die Marine, erst an zweiter Stelle die Landes-

verteidigung. Deshalb schreibt der Feldmarschall auch am 23. 2. 82*): „Der Kanal ist im Kriegsfall in erster Linie für die Flotte bestimmt, so daß sich alle militärischen Einrichtungen den Bedürfnissen derselben unterzuordnen haben werden." Aus diesem Grunde hält Moltke es auch für empfehlenswert, irgend entbehrliche Forderungen für fortifikatorische Bauten zurückzustellen, um nicht das ganze Projekt zu gefährden.**)

Die bisherige Darstellung dürfte gezeigt haben, daß Graf Moltke keineswegs ein prinzipieller Gegner des Kanalprojekts war, daß er vielmehr unter gewissen Bedingungen für die Ausführung einer Nordostseeverbindung sich warm interessiert hatte.

Im Jahre 1883 traten Ereignisse ein, die Moltke veranlaßten, seine bisherige bedingte Befürwortung eines Kanalbaues aufzugeben.

Im Frühjahr war ein Wechsel in der Leitung der Admiralität eingetreten.***) Im Herbst forderte der Kriegsminister†) den Feldmarschall zu einem Gutachten über das Kanalprojekt auf, unter Beifügung einer Denkschrift der Admiralität. Beide Gutachten sollten für eine Besprechung des Reichskanzlers mit den beteiligten Ministern die sachliche Unterlage bilden; geplant war jetzt die Ausführung des Kanals aus Reichsmitteln.

Es ist wohl begreiflich, daß Moltke dieser Absicht von Anfang an wenig sympathisch gegenüberstand, nachdem er seit 20 Jahren der Überzeugung von der voraussichtlichen geringen Rentabilität des Projektes wiederholt Ausdruck gegeben und vor seiner Ausführung nur auf Staatskosten gewarnt hatte. Eine Verwirklichung des Planes mit Privatkapital hätte das Hauptrisiko den Kapitalisten überlassen. Der Staat sollte nach Moltkes immer wieder betonter Ansicht so viele Millionen lieber für Kriegsschiffe verwenden.

Ganz unabhängig von dieser rein volkswirtschaftlichen Auffassung war, wie gesagt, des Feldmarschalls Ansicht von dem Nutzen des Kanals in militärischer Beziehung; hier mußte die vornehmste Frage sein: Nützt er der Flotte? Diese Frage konnte unbedingt bejaht werden, und aus diesem Grunde befürwortete Moltke das Projekt, wenn es auf die von ihm allein für berechtigt angesehene Art, aus Privatmitteln mit staatlicher Beihilfe, ausgeführt würde.

Wäre der Nutzen des Kanals derart gewesen, daß ohne seine Ausführung die Entwicklung der Marine und die Verteidigungskraft Deutschlands gefährdet worden wäre, hätte also ein zwingendes und dringendes Bedürfnis vorgelegen, so würde Moltke unbedingt auch für Ausführung des Projektes allein auf Staatskosten eingetreten sein. Dann hätte das Wort des Prinzregenten vom Jahre 1859 an die Spitze der Vorlage gestellt werden müssen: „In einer Monarchie wie die unsrige darf der militärische Gesichtspunkt durch den finanziellen und staatswirtschaftlichen nicht geschmälert werden, denn die europäische Stellung des Staates, von der wieder so vieles andere abhängt, beruht darauf."††)

*) An das Allgemeine Kriegsdepartement.

**) 1. 2. 82.

***) General v. Caprivi war an Stelle des Generals v. Stosch getreten.

†) General v. Kameke.

††) 24. 11. 59 an den Kriegsminister v. Bonin.

Ein Bedürfnis für den Kanal lag aber nach Moltkes Auffassung damals nicht vor.

Nun ging am 7. 11. 83 eine Äußerung der Admiralität, „die erste eingehende Kundgebung der Stellung der Marine",*) dahin, daß auf seiten der Marine selbst keine hinreichenden Motive vorlägen, um eine Ausgabe von 140 bis 150 Millionen Mark für den Kanal begründen zu können; werde der Kanal aber von anderer Seite gebaut, so sei das der Marine sehr willkommen. Die Interessen der Marine am Kanal seien eben sekundäre; sie würden, ähnlich wie Moltke 1873 eine zweite Flotte für das viele Geld vorgeschlagen habe, auf andere Weise mit geringerem Aufwand und mit sicherem Erfolge besser gewahrt.

Angesichts dieser Auffassung der obersten Marinebehörde fiel für Moltke das Hauptmotiv für die Befürwortung des Kanals, der Nutzen für die Flotte, fort. Damit hatte der Wert des Kanals für die Landesverteidigung, der so wie so ein sekundärer war, auch aufgehört, umsomehr, als Moltke die Bedenken, die er wegen der Verteidigung des Kanals bisher im Interesse seiner Ausführung zum Nutzen der Flotte zurückgestellt hatte, nicht geringe waren: die Zurücklassung von mobilen Truppen.

Moltke ist demnach sich selbst und der Auffassung, die er seit 20 Jahren vertreten hatte, treu geblieben,**) wenn er sich nunmehr gegen den Kanal erklärte: „Wenn nun aber jetzt der Chef der Admiralität aus Gründen, die mir einleuchtend erscheinen, einen sehr geringen oder vielmehr gar keinen Wert auf diese Seeverbindung legt, so vermag auch ich, vom Standpunkte der Landesverteidigung, nicht für deren Ausführung zu stimmen."***)

Moltke erfüllte nur seine Pflicht, wenn er der Auffassung der Marineleitung nachgab, sie mußte für seine dienstliche Entscheidung maßgebend sein. Wenn er dann die Einladung zur Grundsteinlegung des Kanals im Jahre 1886 ablehnte, mit dem Hinweis darauf, daß er sich bekanntlich von Anfang an gegen das Projekt ausgesprochen habe, so war auch das ganz richtig, denn gegen eine staatliche Ausführung hatte er sich immer ausgesprochen und um die handelte es sich jetzt. Irgendwie den scheinbar wiederholten Umschwung seiner Auffassung zu rechtfertigen, lag nicht in Moltkes Natur; bei den Verhandlungen im Reichstage ergriff er nicht das Wort.

Es ist anzunehmen, daß der Feldmarschall von dem Werte des Nordostseekanals für Marine- und Landesverteidigung in den letzten Jahren seines Lebens wieder mehr überzeugt worden ist, wenn auch schriftliche Äußerungen darüber nicht bekannt sind. Ihm lag als Präses der Landesverteidigungskommission im Jahre 1889 ein Marinegutachten vor, das gewiß nicht ohne Eindruck auf den Feldherrn geblieben sein und ihn von dem Nutzen des Kanals erneut überzeugt haben wird: von seiner Wichtigkeit für die Flotte, die im Anfange eines Feldzuges je nach der Kriegslage in der Ost- oder Nordsee vereinigt werden, im Verlaufe der Operationen aber überraschend in einem der beiden Meere auftreten kann.

Gewiß aber würde es mehr nach Moltkes Sinne gewesen sein, wenn zunächst

*) Graf Waldersee an den Kriegsminister v. Bronsart I. 16. 1. 86.

**) Vgl. dagegen Fürst Bismarck „Gedanken und Erinnerungen" 2, S. 29/31.

***) 20. 11. 83 an das Allgemeine Kriegsdepartement.



Millionen für die Vergrößerung der Marine ausgegeben worden wären und dann erst der Kanal zur Ausführung kam. Angesichts der Erfolge der Landarmee hätte sich Moltke ja über seinen Mißerfolg in den Bestrebungen für die Flottenvermehrung mit dem Worte trösten können: In magnis voluisse sat est. Bei aller kühlen Beobachtung der Dinge war aber dieser seltene Mann eine zu tief angelegte Natur; er empfand schmerzlich die Enttäuschungen, die ihm neben unerhörten Erfolgen das Leben brachte.

Sein Herz schlug warm für die Entwicklung der Flotte bis an sein Lebensende. Die Wichtigkeit, die er dem Zusammenwirken von Armee und Marine beilegte, erweist sich auch in der Heranziehung von Marineoffizieren zu verschiedenen Generalstabsreisen (1873, 1874, 1881), denen die Küstenverteidigung und die Befestigung von Kiel als Grundlage diente. In warmen Worten brachte Moltke auf der letzten Generalstabsreise (1881), die er überhaupt leitete, in Kiel ein Hoch auf die Marine aus, wobei er in kurzen Worten den Unterschied in der Tätigkeit der See- und Landstreitkräfte charakterisierte: „Sie, meine Herren Kameraden von der Marine, haben den hohen Beruf und die Aufgabe, Deutschlands Ehre in der weiten Welt zu vertreten und sein Ansehen zu wahren. Kehren Sie in die Heimat zurück, so ist es billig, daß Ihrer ein sicheres und behagliches Nest wartet, in dem Sie sich zu neuen Taten rüsten können. Dies Ihnen zu bereiten, sind die Offiziere des Großen Generalstabes hier anwesend. Wir von der Landarmee sehen nicht viel von der weiten Welt, unsere Grenzen sind uns gezogen. Manchmal zwar betreten auch wir benachbarte Länder . . ."*)

Wenn man von Moltke als Erzieher des deutschen Volkes sprechen darf, so ist es gewiß hier berechtigt, wo wir seine Tätigkeit für die Hebung der deutschen Seemacht verfolgen konnten. Wo immer auch der Feldmarschall in Beziehungen zur Marine trat und für ihre Entwicklung eintreten konnte, ließ er stets die nebensächlichen Fragen zurücktreten gegen den Hauptgesichtspunkt: Vergrößerung der Flotte. Vom Jahre 1857 an gelten seine Bemühungen dem einen Ziele: Beseitigung von Preußen-Deutschlands Ohnmacht zur See! Denn seine Stärke zur See ist Existenzbedingung. Und als er in drei Feldzügen erprobt hat, daß man zur Hauptentscheidung nie stark genug sein kann, da erscheint ihm die Verdopplung der Flotte erst recht wichtig, und mahnend erschallt sein Ruf: eine zweite Flotte!

Die mächtige Entwicklung unseres Handels und unserer Industrie, ihre Erfolge auf dem Weltmarkt, die Vermehrung unseres Kolonialbesitzes und die Sicherung der Ruhe in ihm stellen an die Flotte immer wieder die höchsten Anforderungen. Mehr als je in der Vergangenheit wird die Unterstützung der Marine fern von Deutschland in unseren Besitzungen in Ostasien, Afrika und im Stillen Ozean verlangt. Prophetischen Blickes hat Moltke diese Entwicklung Deutschlands zur Weltmacht und die mit der Weltpolitik verbundenen gesteigerten Anforderungen an die Flotte vorausgesehen.

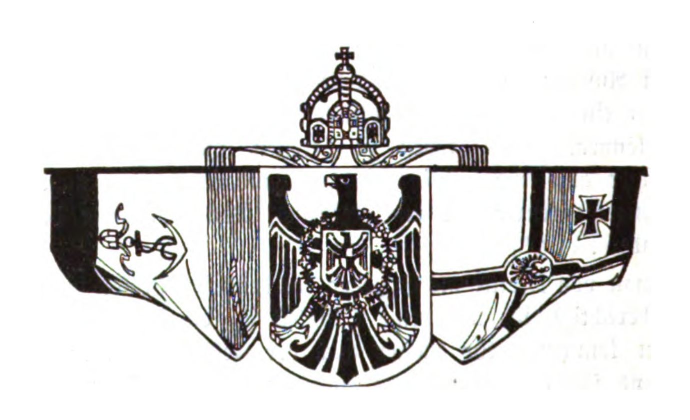
Binnen kurzem wird des Feldmarschalls Standbild enthüllt werden in der Nähe der Stätte seines amtlichen Wirkens, des Generalstabsgebäudes, und gegenüber dem

*) Denkwürdigkeiten 5, S. 290/1.



neuen Palaste des deutschen Reichstages, dem er seine Kräfte außerhalb seines engeren Dienstbereichs, zum Nutzen des Reiches widmete. Wenn auch Moltkes Bild dauernder als Erz und Stein in dem Herzen der deutschen Armee und des deutschen Volkes eingegraben ist, so wird doch die Stätte, auf der es sich erhebt, in ganz besonderer Weise dazu beitragen, die Vielseitigkeit seines Wirkens hervortreten zu lassen, und nicht ungehört wird seine Mahnung, Deutschlands Stellung als Weltmacht zu wahren, aus der Vergangenheit herüberschallen in die Gegenwart und Zukunft.

v. Schmerfeld,
Hauptmann, zugeteilt dem Großen Generalstabe.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Großfürst Michael Alexandrowitsch von Rußland ist à la suite der deutschen Marine gestellt.

— Personal. Der Kapitän zur See Pohl wurde mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Zweiten Admirals des II. Geschwaders, der Kapitän zur See Winkler mit Wahrnehmung der Geschäfte des Zweiten Admirals der Aufklärungsschiffe beauftragt. Beide Seeoffiziere führen in dieser Eigenschaft den Kommodorestander.

— Prinz Adalbert von Preußen schifft sich zum 1. Oktober auf „Preußen" als Wachoffizier ein.

— Aktive Schlachtflotte. Beim Auslaufen aus Stockholm bzw. Södertelge, Anfang August, erlitten die an der Spitze der Linien fahrenden Schiffe „Kaiser Wilhelm II." und „Brandenburg" sowie „Friedrich Carl" eine Grundberührung. An Bord der Schiffe befanden sich schwedische Staatslotsen, nach deren Angaben die Tiefenverhältnisse der Einläufe für Zwecke des Einbringens der deutschen Schiffe kurz zuvor noch besonders nachgeprüft waren.

„Kaiser Wilhelm II." verlor die Hacke, konnte jedoch ebenso wie „Brandenburg", deren Beschädigungen ganz unbedeutende waren, nach provisorischer Reparatur an den Herbstmanövern teilnehmen. Die schwereren Beschädigungen an „Friedrich Carl", der in Wilhelmshaven eindockte, ließen sich bis zum Beginn des Herbstmanövers nicht beseitigen. Das Schiff konnte an dem Manöver nicht teilnehmen.

Nach Beendigung der Sommerreise erledigten die Schiffe der Schlachtflotte den Rest der ausstehenden Einzelübungen. Ein Teil der Schiffe dockte.

Am 27. August lief die Schlachtflotte aus Kiel aus und ankerte am 29. neben dem englischen Kanalgeschwader vor Swinemünde. Zwischen den Admiralen, Kommandanten und Offiziersmessen der Schiffe beider Nationen entwickelte sich während der kurzen Zeit des Zusammenliegens ein angeregter Verkehr, der in wechselseitigen Einladungen seinen Ausdruck fand und über das durch die internationalen Höflichkeitsformen als selbstverständlich vorgeschriebene Maß hinausging. Den deutschen Seeoffizieren war es ein Vergnügen, die englischen Kameraden, deren Gastfreundschaft sie draußen in allen Weltteilen so oft gern genossen hatten, einmal bei sich begrüßen zu können und die Gleichartigkeit des Denkens und der Erziehung der seemännischen Vertreter beider Nationen schuf hier, wie immer beim Zusammentreffen deutscher und englischer Schiffe, ein Gefühl guter Kameradschaft und beruflicher Zusammengehörigkeit, das durch die voraufgegangenen politischen Erwägungen und Erörterungen in der Presse beider Länder nicht beeinträchtigt werden konnte und von einer „Spannung" in den Beziehungen der zugehörigen Reiche nichts erkennen ließ. Gedanken und Empfindungen dieser Art kamen in den Trinksprüchen gelegentlich der gemeinschaftlichen Feste zum Ausdruck. Die Aufnahme, die die englische Kanalflotte später auch in Danzig und die detachierten Torpedoboote in Flensburg fanden, wo die englischen Offiziere durch den Stationschef, Prinz Heinrich von Preußen, begrüßt wurden, war eine gleich freundliche wie in Swinemünde. Diese Art der Aufnahme hatte auch in der englischen Presse ihr Echo gefunden. „Standard" nimmt „mit Vergnügen" von dieser Tatsache Kenntnis. — „Daily Chronicle" bezeichnet den Empfang der englischen Flotte als „freundlich und zufriedenstellend", wenn auch nicht als enthusiastisch. Es sei anzunehmen, daß die Entsendung der deutschen Flotte nach Swinemünde als Kompliment aufzufassen sei. — Der „Naval and Military Record", eine in Plymouth erscheinende Fachzeitschrift, die am ehesten

in der Lage ist, direkte Eindrücke englischer Seeoffiziere wiederzugeben, schreibt: „Der Besuch der Kanalflotte in Swinemünde hat einen unerwarteten Erfolg gehabt. Unsere Offiziere und Mannschaften wurden sowohl von der Zivilbevölkerung wie von den Militärbehörden gastfreundlich aufgenommen, und der Kaiser erwies der Flotte eine Aufmerksamkeit, indem er die Manöver der seinigen unterbrechen ließ, um die britische Flotte zu begrüßen. . . . Es ist die allgemeine Ansicht, daß dieser Besuch den Weg für eine bessere Verständigung zwischen beiden Nationen geebnet hat, und es steht zu hoffen, daß die Zeit der gegenseitigen Nadelstiche vorüber ist."

Am 30. August abends verließ die Schlachtflotte Swinemünde zu einer strategischen Übung, die in Kiel endete, von wo aus die Kanalpassage nach der Nordsee angetreten wurde.

Am 2. September traf die Flotte nach Fortsetzung der Verbandsübungen in der Nordsee in Wilhelmshaven ein und ergänzte dort die Kohlenvorräte für das am 6. September beginnende und bis zum 12. September dauernde Herbstmanöver.

Am 13. September begaben sich die Schiffe der Schlachtflotte in ihre Stationshäfen zwecks Entlassung der ausgedienten Mannschaften und Einstellung der Rekruten. Ein Teil der Schiffe begann mit den jährlichen Instandsetzungsarbeiten, die übrigen nehmen am 1. Oktober die vorgeschriebene Jahresausbildung wieder auf. An Stelle der reparaturbedürftigen „Amazone" tritt „Berlin" zu den Kreuzern der aktiven Schlachtflotte.

Am 1. September trat die aktivierte 3. Torpedobootsflottille zur aktiven Schlachtflotte. Mit Beendigung der Herbstmanöver werden alle drei aktive Flottillen wieder unter den Befehl der Inspektion des Torpedowesens gestellt. Sie treten zunächst in den Reservezustand. Im Winterhalbjahr werden zum erstenmal vorübergehend zwei aktive Torpedobootsflottillen in Dienst gehalten werden. Die eine, Schulbootsflottille benannt, wird vom 16. Oktober bis 15. Dezember in Dienst sein und neue Kommandanten und Mannschaften ausbilden. Die andere, die Manövertorpedobootsflottille, wird die in diesem Jahre ausgebildeten Offiziere und Mannschaften in Übung erhalten und zeitweise gemeinsam mit Teilen der aktiven Schlachtflotte operieren.

Die für die Herbstmanöver der Schlachtflotte zugeteilten Schiffe „Aegir", „Frithjof", „Pelikan", „Berlin" und „Grille" sind in ihre Heimatshäfen zurückgekehrt.

Die Schießpreise für hervorragende Leistungen mit der Schiffsartillerie sind in diesem Jahre „Zähringen" und „Elsaß" zugefallen.

— Das Herbstmanöver 1905. Zweck des Manövers war in diesem Jahre, Erfahrungen über die Kriegführung in der Nordsee und über die Verwendung der eigenen Seestreitkräfte in diesen durch die Eigentümlichkeit der Küstenverhältnisse besonders interessanten Gewässern zu sammeln. Ähnliche Übungen haben naturgemäß auch in früheren Jahren stattgefunden. Nur standen in diesem Jahre zum erstenmal neben einer etwas größeren Zahl von Schiffen auch eine größere Zahl von Torpedobooten zur Verfügung, so daß hierdurch schon nahegelegt wurde, das Manöver als Küstenmanöver auszugestalten, um den Torpedobooten, die zum Teil ältere und für die hohe See und die Verwendung fern von der Küste nicht mehr voll geeignete Fahrzeuge waren, Gelegenheit zu nutzbringender Übung zu geben.

Um ferner Offiziere und Mannschaften an die Anstrengungen zu gewöhnen, die der Seekrieg auf die Dauer mit sich bringen wird, sollte das Manöver ununterbrochen 6 Tage und 6 Nächte dauern. Einzelne Erfahrungen aus dem russisch-japanischen Kriege hinsichtlich der Verwendung von Minen sollten eine praktische Nachprüfung erfahren, wie denn überhaupt wohl die ganze Veranlagung des Manövers eine Art Probe auf das Exempel, das die Blockade der russischen Flotte in Port Arthur durch die japanische erbracht hat, vorstellen sollte.

Wie bei jedem Manöver, wo die feindlichen und die eigenen Streitkräfte durch die in Dienst befindlichen Schiffe dargestellt werden müssen, war auch hier eine Reihe

von Voraussetzungen und Annahmen notwendig. Die einzelnen Verbände auf beiden Seiten konnten nur markiert werden. Dies umsomehr, als es im Sinne der Manöveridee unerläßlich war, den Feind als stark überlegenen Gegner darzustellen, da andernfalls die enge Blockade der deutschen Partei sich nicht rechtfertigen ließ.

Die allgemeine Kriegslage wurde, wie folgt, angenommen: Die Deutsche Bucht wird von einem an Linienschiffen und Kreuzern stark überlegenen Feinde blockiert. Die deutsche Mobilmachung ist planmäßig verlaufen; die deutschen Hochseestreitkräfte befinden sich auf der Elbe. Verteilung der Streitkräfte: „Kaiser Wilhelm II.“, Flaggschiff des Leiters, Großadmiral v. Koester. Blaue Partei (auf der Elbe). Parteiführer: Vizeadmiral Graf v. Baudissin. Linienschiffe: „Wittelsbach“, „Braunschweig“, „Elsaß“, „Aegir“, „Frithjof“. Kreuzer: „Hamburg“, „Berlin“, „Amazone“, „Blitz“, „Pfeil“. Torpedoboote: Die Divisionen Saxer, Tiesmeyer, Köthner und Paschen, dazu das Flottenfahrzeug der 2. Flottille (Hipper). Gelbe Partei. Parteiführer: Vizeadmiral Fischel. Linienschiffe: „Kaiser Friedrich III.“, „Wettin“, „Mecklenburg“, „Zähringen“, „Brandenburg“, „Weißenburg“, „Wörth“, „Kaiser Wilhelm der Große“, „Kaiser Karl der Große“. Kreuzer: „Prinz Heinrich“, „Ariadne“, „Medusa“, „Arkona“, „Frauenlob“. Torpedoboote: Die Divisionen Eberius und Redlich, dazu das Flottillenfahrzeug der 1. Flottille (Maaß). Transportschiff: „Pelikan“.

Das Manöver wurde durch die Witterung nicht gerade begünstigt. An 4 Tagen waren Wind und See so stark, daß eine Verwendung der Torpedoboote nur in beschränktem Umfange möglich war. Immerhin ergab sich aus den Resultaten der einzelnen Nächte der große Nutzen, den der Verteidiger oder eng Blockierte aus einer größeren Zahl von Torpedobooten zu ziehen vermag. Dem Manöver wurde ein Flottenkampf vor der Elbe und eine Forcierung der Einfahrt dieses Flusses angeschlossen. Diese Übung, die wohl nur in losem Zusammenhange mit der eigentlichen Manöveridee stand, sollte der Jahresausbildung in taktischer Beziehung einen gewissen Abschluß und gleichzeitig den Mannschaften der Küstenforts an der Elbe die erwünschte Gelegenheit zu einer größeren praktischen Übung geben. Auf Details des Manöverlaufes hier durch eine Schilderung einzugehen, die die in der Tagespresse gebrachten, zum Teil etwas phantasiereichen Mitteilungen korrigieren müßte, fehlt es an Raum. Es steht zu erwarten, daß die Manöver — vielleicht gerade der ungünstigen Witterungsverhältnisse wegen — eine Reihe verwertbarer Erfahrungen gezeitigt haben. Der Hauptnutzen wird in der 6 Tage langen, wirklich kriegsmäßigen Anspannung aller Besatzungen und der sich hieraus ergebenden Lehren für die Regelung des inneren Schiffsdienstes zu suchen sein.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Verbandsübungen. Gemeinsame Übungen fanden vom 22. Mai bis 10. Juni statt. Es nahmen teil: „Fürst Bismarck“, „Hansa“, „Thetis“, „Seeadler“ und die Torpedoboote „S 90“ und „Taku“. In der ersten Woche wurden Landungsexerzitien abgehalten, die ihren Abschluß in einer 5 tägigen Felddienstübung fanden, an der auch Truppen des Gouvernements Tsingtau teilnahmen. Das durch die Reservelandungskorps der Schiffe verstärkte Korps bestand hierbei aus zwei Abteilungen zu je 3 Kompagnien Infanterie. Zu jeder Abteilung gehörte eine Gruppe Pioniere und Sanitätspersonal sowie eine Maschinengewehrabteilung zu 3 Gewehren. Die 3 Landungsgeschütze waren zu einer Batterie vereinigt. Sie hatte eine Bespannung von je drei Maultieren. An 3 Tagen wurden Reisemärsche gemacht und nachts biwakiert, 2 Tage wurden zu Gefechtsübungen verwendet. Die Mannschaften und Offiziere lernten auf diesen Märschen auch das ganze Schutzgebiet und seine Terrainverhältnisse kennen.

In den folgenden Tagen fanden dann kleinere taktische Übungen der Schiffe im Verbande statt. Von der Abhaltung eines der sonst üblichen kleinen Manöver mußte mit Rücksicht auf die geringe Zahl der Schiffe, die Möglichkeit des Vorkommens treibender Minen vor Tsingtau und die Nähe des russisch-japanischen Kriegsschauplatzes Abstand

genommen werden. Anfang Juni wurde ein kriegsmäßiges, gemeinsames Schießen gegen ein Landziel abgehalten.

Den Abschluß fanden dann die Verbandsübungen in Schleppübungen, nächtlichen Torpedobootsangriffen, Gefechtsbildern, Ruder- und Segelregatten um den vom Kaiserlichen Yachtklub gestifteten Preis.

„Seeadler" und „Thetis" erhielten am 20. bzw. 26. August Befehl, von Yap bzw. Hongkong aus beschleunigt die Reise nach Ostafrika anzutreten, um bei der Niederwerfung des dort ausgebrochenen Aufstandes mitzuwirken. „Seeadler" verließ Yap am 22. August, kam am 30. August bei Labuan auf einem Riffe fest, setzte unbeschädigt die Reise nach Singapore fort und erlitt nach Verlassen dieses Hafens am 11. September nochmals für kurze Zeit eine Grundberührung. Seine Ankunft in Daressalam, die für den 26. September in Aussicht genommen wird, wird sich daher um einige Tage verzögern. „Thetis" hat Hongkong am 28. August verlassen und soll, über Singapore, Colombo und Seychellen dampfend, am 26. September in Daressalam eintreffen. Der Kommandant der „Thetis" übernimmt dann die Geschäfte als Oberbefehlshaber der auf der ostafrikanischen Station vereinigten Seestreitkräfte. „Thetis" gilt als vom Kreuzergeschwader vorübergehend detachiert. „Seeadler" ist aus dem Verbande des Kreuzergeschwaders ausgeschieden und zur ostafrikanischen Station übergetreten.

„Bussard". Mit Ausbruch der Unruhen in Ostafrika ging „Bussard" am 3. August auf Requisition des Gouverneurs nach Kilwa und schiffte dort 120 Mann der Schutztruppe aus. Gleichzeitig landete er in Kilwa ein Detachement zum Schutze des von Truppen entblößten Ortes. Später wurden an weiteren Stellen der Küste (Mohoro, Semanga) Detachements ausgeschifft, die erfolgreich beim Niederwerfen des Aufstandes wirkten. So hat Oberleutnant zur See Paasche einen etwa 1000 Mann starken Trupp von Aufständischen bei Kipo, 10 km westlich Kiwoni, zurückgeschlagen und am Vormarsch auf Kiwoni verhindert. Die Verluste des Feindes betrugen hierbei 73 Tote. Auf deutscher Seite ist bisher ein Matrose gefallen. „Bussard" selbst lief, in Übereinstimmung mit dem Gouverneur handelnd, mehrere Küstenplätze an, in denen seine Anwesenheit als Vorbeugungsmaßregel erforderlich schien.

Als weitere Verstärkung der Seestreitkräfte auf der ostafrikanischen Station wurde ein Detachement von 2 Oberleutnants zur See, 5 Unteroffizieren, 48 Matrosen, 5 Offizieren des Seebataillons, 16 Unteroffizieren und 150 Seesoldaten als überetatmäßige Verstärkung der Schiffsbesatzungen nach Daressalam geschickt. Aufgabe der Truppen soll sein, als Besatzung der Küstenplätze zu dienen und eventuell von der Küste aus kleinere Streifzüge in das Küstengebiet zu unternehmen, um so die Schutztruppe zu entlasten und die Schiffsbesatzungen selbst für ihre eigentlichen Zwecke verfügbar zu machen. Die Wiederherstellung der Ordnung im Innern soll der Schutztruppe überlassen bleiben. Das Verstärkungsdetachement hat am 26. August von Triest aus, wohin die Beförderung auf dem Landwege erfolgte, mit dem österreichischen Lloyddampfer „Körber" die Überfahrt nach Daressalam angetreten. Die Ausschiffung in Ostafrika (Daressalam) erfolgte am 16. September. Die Mannschaften sind mit allem Erforderlichen (Moskitonetzen, Filtrierapparaten usw.) ausgerüstet. Sie führen vier Maschinengewehre mit sich. Für die in Ostafrika befindlichen Truppen ist das Feldtelegrammverfahren eingerichtet. Im Reichs-Marine-Amt hat eine Zentralnachweisestelle die Auskunftserteilung übernommen.

„Condor" hat im Juli eine Rundreise in dem samoanischen Schutzgebiet ausgeführt, zu der sich der Gouverneur eingeschifft hatte. Die Eingeborenen verhielten sich vollkommen ruhig, sie bringen der Regierung hohe Achtung entgegen. Die Einführung von Chinesen als Plantagenarbeiter hat sich auf Samoa gut bewährt. Zur Zeit der Anwesenheit des „Condor" wurden gerade weitere 500 angeworbene Chinesen ausgeschifft. „Condor" hat Apia (Samoa) dann am 15. August verlassen und eine Rundreise angetreten, die ihn über Honolulu, Apia, Suva (Fidschi), Jaluit, Ponape nach Yap führt, wo der Kreuzer Anfang Januar 1906 eintreffen soll.

Auf der westafrikanischen Station hat „Habicht" am 3. August von Duala aus die Heimreise angetreten. Das Kanonenboot ist am 19. September in der Heimat eingetroffen und wird außer Dienst gestellt.

„Sperber" hat am 6. September Boma verlassen und ist über St. Paulo de Loanda, Kap St. Bras, Fernando Po nach Duala (Kamerun) gegangen, wo er am 28. September eintreffen soll.

— Fischereischutz. Der Fischereikreuzer „Zieten" hat sich im Monat September in der Nähe der deutschen Heringsfischer auf der Doggerbank aufgehalten und gelegentlich dieser Tätigkeit einzelne holländische Häfen angelaufen. Vom 15. September bis Mitte Oktober ist für den Fischereischutz außer „Zieten", „S 21" und „S 32" noch „D 5" eingestellt. Diese Maßnahme hat sich als notwendig erwiesen, um den Heringsfischern größeren Schutz angedeihen zu lassen.

— Probefahrtsschiffe. „Lübeck" hat die Erprobungen mit kleinen Propellern, zwei an jeder der vier Wellen, beendet. Die Ergebnisse der Probefahrten haben den hochgespannten Erwartungen nicht ganz entsprochen. Maschinen und Kessel haben an sich tadellos gearbeitet; es ist aber nicht gelungen, wie erhofft wurde, die Fahrgeschwindigkeit der mit Kolbenmaschinen ausgerüsteten Schwesterschiffe zu übertreffen. Die Versuche mit größeren Propellern und je einem pro Welle sind noch nicht zum Abschluß gekommen.

Zwischen „Lübeck" und „Hamburg" finden Vergleichsfahrten statt. Bei der ersten Fahrt (Durchschnittsgeschwindigkeit 19 Seemeilen) betrug der Kohlenverbrauch in 24 Stunden auf S. M. S. „Hamburg" 170,78 Tonnen, auf S. M. S. „Lübeck" 167,87 Tonnen. Abschließend kann erst nach völliger Beendigung aller Probefahrten berichtet werden.

„Preußen" hat bei den Meilenfahrten am 13. September folgende Resultate erzielt:

Kesselzahl:	Umdrehungen pro Minute:	Indizierte Pferdestärken:	Geschwindigkeit in Seemeilen:	Wind, Wetter:
14	116,7	18 374	18,69	NNW Stärke 1
14	97,7	9 717	16,41	Schwache nördl. Dünung
10	67,6	3 494	12,14	—
10	45,5	1 245	8,27	—

Während der 24 Stunden-Dauerfahrt mit den Seitenmaschinen wurden im Mittel 3397 Pferdestärken indiziert und 74,15 Umdrehungen pro Minute gehalten. Der Kohlenverbrauch pro indizierte Pferdestärke und Stunde betrug 0,72 kg.

„Hessen" hat am 19. September zu Probefahrten in Dienst gestellt, nachdem die Übernahmefahrten zur Zufriedenheit ausgefallen waren.

— Schiffe außer Dienst und Neubauten. Der große Kreuzer „Yorck" wird im Oktober mit Probefahrten beginnen. Nach Beendigung derselben tritt er an Stelle von „Prinz Heinrich" zur aktiven Schlachtflotte. Der Stab von „Prinz Heinrich" geht auf „Roon" über, um mit diesem Kreuzer die Probefahrten abzuhalten.

Das bei der Aktiengesellschaft Weser in Bau befindliche Vermessungsschiff „A" hat den Namen „Planet" erhalten. Es wird Ende Oktober mit Probefahrten beginnen.

Der auf der Danziger Werft in Bau befindliche kleine Kreuzer „Ersatz Alexandrine" erhielt beim Stapellauf am 23. September den Namen „Danzig".

Der Bau des Artillerietenders „Ersatz Hay" wurde den Howaldts-Werken in Dietrichsdorf übertragen.

Der Neubau des durch den Marineetat für 1905 bewilligten kleinen Kreuzers „Ersatz Blitz" ist der Kaiserlichen Werft Kiel übertragen.

Die Stapelläufe der Linienschiffsneubauten „O" und „P" sind für den 18. November und 29. September in Aussicht genommen.

Der Stapellauf „Ersatz Meteor" ist für Anfang November geplant.

Der Umbau und die Modernisierung der älteren Kreuzer „Kaiserin Augusta“, „Gefion“, „Prinzeß Wilhelm“ und „Irene“ ist jetzt vollendet.

Der große Kreuzer „Roon“ hat mit den ersten Dampfproben der Maschinenanlage begonnen.

Die durch die Tagespresse gegangene Nachricht, es läge in der Absicht der Marineverwaltung, ein Werkstattschiff zu erbauen, ist nicht zutreffend. Von dem Bau eines Werkstattschiffes ist Abstand genommen.

Der Artillerietender „Fuchs“, der am 1. September in Papenburg von Stapel lief, soll etwa Ende November zur Indienststellung bereit sein.

— Verschiedenes. Der Norddeutsche Lloyd hat beim Vulcan, Stettin, einen neuen großen Doppelschrauben-Schnelldampfer bestellt. Als Maschinen erhält er keine Turbinenanlage, sondern vier Kolbenmaschinen, die 45 000 indizierte Pferdestärken entwickeln sollen. — Von derselben Dampfschiffsgesellschaft erhielt die Werft von Tecklenborg, Geestemünde, einen Bauauftrag für einen großen Post- und Passagierdampfer der „Barbarossa“-Klasse, der bei 16 000 bis 17 000 Registertonnen eine Schnelligkeit von 17 bis 18 Seemeilen erhalten soll.

An den Sommerübungen der Schlachtflotte nahm auch in diesem Jahre wieder der Seeschlepper „Hansa“ der H. A. P. A. G. als Lazarettschiff im Dienste der Genossenschaft freiwilliger Krankenpflege im Kriege für einige Tage teil. Das Schiff ist mit allen notwendigen Einrichtungen versehen, um 53 Schwerverwundete und 250 Leichtverwundete an Bord unterzubringen.

Am 17. Juni wurde in Tientsin ein Denkmal zu Ehren der 1900/01 in China gefallenen Matrosen und Soldaten enthüllt.

In Hannover hat sich ein Flottenbund deutscher Frauen gebildet.

In Tsingtau ist am 23. August das neue große Schwimmdock glücklich von Stapel gelaufen und an der Versenkstelle provisorisch festgemacht. Die erste Probedockung soll im September und im Anschluß daran ein einjähriger Probebetrieb stattfinden.

Am 29. August lief in Stettin auf dem Vulcan der im Auftrage der H. A. P. A. G. erbaute Dampfer „Auguste Victoria“ von Stapel. Das 25 000 Tonnen große Schiff, das größte Schiff der Welt, soll in etwa einem Jahr für die Probefahrten fertiggestellt sein.

Bei der Abstimmung in der außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre des Vulcan, Stettin, stimmten 5,2 Millionen stimmberechtigter Aktien für das Projekt einer Zweigniederlassung des Vulcan an der Elbe, 2,1 Millionen stimmten dagegen. Das Hamburger Projekt ist somit angenommen, und es wird in absehbarer Zeit eine neue, große Werft an der Unterelbe entstehen. Die Werft soll auf der Elbinsel Roß errichtet, der Platz auf 50 Jahre gepachtet werden. Die vom Hamburger Staat aufzuwendenden Kosten im Betrage von 2 Millionen Mark sollen von der Gesellschaft mit 4½ Prozent verzinst werden.

Auf der Neptun-Werft zu Rostock lief am 2. September das 250. dort erbaute Schiff, ein für die deutsch-russische Dampfschiffsgesellschaft erbauter Frachtdampfer von 8000 Tonnen, von Stapel.

Die Werft von Blohm & Voß in Hamburg hat beschlossen, ein neues großes Schwimmdock von 35 000 Tonnen Tragfähigkeit zu erbauen. Das Dock soll etwa 230 m lang und 45 m breit werden und aus fünf Abteilungen bestehen.

Die neue Werftanlage der Aktiengesellschaft Frerichs & Co. zu Blexen an der Weser soll Anfang nächsten Jahres in Betrieb genommen werden. Es ist der Bau von Flußdampfern, Seeschleppern, Leichtern und größeren Seeschiffen geplant.

Im Herbst dieses Jahres steht das Erscheinen des neuen Kataloges deutscher Admiralitätskarten zu erwarten. Der Katalog wird 200 Seekarten aufweisen. Seit Einstellung besonderer Mittel in den Etat zur Schaffung eines die ganze Welt umfassenden

Seekartenwerkes sind jährlich etwa 50 Seekarten vom Reichs-Marine-Amt fertiggestellt. Die Herstellung einer Karte nimmt etwa $1^1/_2$ Jahre in Anspruch. Vergleichsweise sei bemerkt, daß das englische Seekartenwerk etwa 3000 Karten aufweist. England begann vor etwa 100 Jahren mit der Herstellung dieser Seekartensammlung.

⚜

England. Der Friedensschluß zwischen Rußland und Japan und die Erweiterung des englisch-japanischen Bündnisses sind die Hauptpunkte, um die sich die englische Politik in den letzten 2 Monaten gedreht hat, und für die alle Kräfte eingesetzt wurden. Daß der erstere ohne den zweiten nicht so schnell und nicht unter so leichten Bedingungen für Rußland zustandegekommen wäre, wird wohl später die Geschichte aufklären. Für englisches Interesse war Rußland genügend geschwächt, eine weitere Schwächung würde ein Ausscheiden Rußlands als wichtiger politischer Machtfaktor nicht nur in Ostasien, sondern auch in Europa für Jahrzehnte zur Folge gehabt haben. Beides entsprach aber nicht der englischen Politik, die trotz des Bündnisses ein übermächtiges Japan ohne kräftige Gegner in Ostasien nicht als erstrebenswert ansehen kann, noch eine Verschiebung der Machtverhältnisse in Europa, besonders eine solche zugunsten Deutschlands, sich vollziehen lassen wollte. Das Bündnis mit Japan vom Jahre 1902 hatte diesem Lande den Krieg mit Rußland ermöglicht, die Dankbarkeit verlangte jetzt, daß den englischen Wünschen und Ansichten entgegengekommen werde. Die Erneuerung und Erweiterung des ursprünglichen Bündnisses auf das gesamte asiatische Gebiet war die vermeintliche Gegengabe. Die soeben in acht Artikeln bekannt gewordenen Bestimmungen lassen erkennen, daß es ein Schutz- und Trutzbündnis für alle Verwicklungen in Ostasien geworden ist. Von besonderer Bedeutung sind Artikel 2 und 3. Ersterer besagt, daß, falls infolge eines nicht herausgeforderten Angriffs oder eines aggressiven Vorgehens, das, wo immer, seitens irgend welcher Macht oder Mächte erfolgen mag, einer der beiden vertragschließenden Teile in der Verteidigung seiner Rechte und Interessen in einen Krieg verwickelt wird, der andere Teil dem Verbündeten sofort zu Hilfe kommen und mit ihm den Krieg gemeinsam führen sowie im wechselseitigen Einvernehmen Frieden schließen wird. In diesem Artikel findet somit das Problem der Verteidigung Indiens durch japanische Truppen seine Lösung. England garantiert dafür in Artikel 3 Japan den faktischen Besitz Koreas. Am 12. August ist der Vertrag geschlossen, am 30. kam die Nachricht von der Einigung der beiden kriegführenden Parteien in Portsmouth. Es ist daher in einem besonderen Artikel die Stellung Englands in dem nunmehr beendeten Kriege noch näher charakterisiert. Ist damit der Vertrag auch auf der Basis voller Gleichberechtigung geschlossen, so will es doch den Anschein haben, als ob die größeren Vorteile, wenigstens vor der Hand, auf Englands Seite liegen. Eine ähnliche Rolle, wie Japan sie für englische Interessen in Ostasien übernommen hat, scheint Frankreich von der englischen Politik in Europa zugedacht zu sein. Der Austausch der Flottenbesuche in Brest und Portsmouth hat England Gelegenheit gegeben, dem Nachbar diesseits des Kanals die englische Seemacht in ihrer ganzen Stärke zu zeigen, das Atlantikgeschwader in Brest, die Kanalflotte in Portsmouth und daneben die Mittelmeerflotte in Algier, das ist nahezu die gesamte englische aktive Schlachtflotte. Die Kanalflotte hat bei dieser Episode die ihr zugefallene Rolle mit Geschick zu spielen verstanden. Mit nicht geringerem Takt hat sie sich aber auch der ihr gleich danach gestellten Aufgabe, die englische Seemacht in der Ostsee zu zeigen, entledigt. Erleichtert wurde ihr diese allerdings durch die nicht wegzuberichtende Tatsache, daß zwischen ruhig und nüchtern denkenden Engländern und Deutschen trotz der jetzt Jahre dauernden Verhetzungen recht bald eine sympathische Verständigung möglich ist.

Aus der neuen politischen Lage hat die englische Admiralität sofort ihre Konsequenzen für die Flottenverteilung gezogen. Das letzte Linienschiff des ostasiatischen

Geschwaders erhielt nach Abschluß des japanischen Bündnisses Rückberufungsorder. Die Einrichtung des geschützten Kreuzers „Diadem“ als Flaggschiff läßt darauf schließen, daß auch die daselbst noch vorhandenen zwei Panzerkreuzer in nächster Zukunft zurückkommen werden. Für den Panzerkreuzer in den australischen Gewässern ist bereits die Ablösung durch den großen geschützten Kreuzer „Powerful“ angeordnet. Daß hiernach die Admiralität nicht wisse, wie sie die Panzerkreuzer verwenden solle, wie Admiral Bridge in seinem Vortrage vor der Institution of Naval Architects behauptet, kann wahrlich nicht gesagt werden. Die Panzerkreuzer will die englische Admiralität vor allem als Gefechtskreuzer verwenden und entwickelt diesen Typ schon seit Jahren für eine solche Aufgabe. In taktischer Hinsicht steht die englische Flottenausbildung zweifellos allen anderen voran. Alle großen Flottenübungen sind vor allem der angewandten, nicht der steifen Formaltaktik gewidmet.

Das Parlament hat sich Mitte August vertagt, nachdem es zuvor noch die Naval Works Bill erledigt hatte. Gegen diese Bill wurden heftige Angriffe gemacht, aber nicht von militärischpolitischem Gesichtspunkte aus, sondern aus finanzpolitischen Gründen. Die Gesamtausgaben für die Naval Works sind um 506 000 £ gestiegen. Für die kommenden 2 Jahre sind 5 835 000 £ neu aufzubringen, 1 869 000 £ sind noch aus früheren Bewilligungen vorhanden. Die 1903 beabsichtigte große Erweiterung von Chatham, die 4 500 000 £ kosten würde, soll nicht zur Ausführung kommen, dagegen Rosyth ein erstklassiger Kriegshafen werden mit einem geschlossenen Werftbassin, einem großen Trockendock und einer Reparaturwerft. Die Gesamtausgaben hierfür werden auf 2 500 000 £ veranschlagt. Für Chatham werden nur noch 70 000 £ gefordert.

Die Pläne für das neue Linienschiff „Dreadnought“ sind anscheinend jetzt fertig. Das Schiff wird Anfang Oktober auf Stapel gelegt werden, soll Ende Februar n. J. ablaufen und in 16 Monaten dienstbereit sein. Vom nächstjährigen Etat wird die Summe für Fertigstellung begonnener Schiffsbauten von 8,5 Millionen £ auf 11 Millionen £ gesteigert werden, damit vom Jahre 1907 ab der Plan des schnellen Bauens allgemein zur Durchführung kommen kann. Über die vier neuen Panzerkreuzer ist noch nichts bekannt geworden; gerüchtweise verlautet, sie sollten eine stärkere Bestückung als die Schiffe der „Minotaur“-Klasse erhalten und 25 Seemeilen laufen. Ihre Kiellegung wird erst für das Ende des Finanzjahres erwartet. Die für das laufende Jahr bewilligten zwölf Küstentorpedoboote sind in Bau gegeben. Sie erhalten sämtlich Turbinenmaschinen und werden 220 bis 230 Tonnen groß. Von den Hochsee-Torpedobootszerstörern verlautet, daß sie 800 Tonnen groß würden, eine Maximalgeschwindigkeit von 33 Seemeilen und einen Aktionsradius von 3000 Seemeilen bei 10 Seemeilen Fahrt erhielten.

Die im April 1903 eingesetzte „Royal Commission on the Supply of Food and Raw Material in Time of War“, über die der Prinz von Wales den Vorsitz führte und der hervorragende Politiker, von der Marine zunächst Vizeadmiral Noël, dann Vizeadmiral Bosanquet, angehörten, hat Anfang August ihren Bericht vorgelegt. Ohne Vorbehalt ist er nur von drei Mitgliedern gezeichnet; die übrigen haben eine z. T. sehr abweichende Meinung vertreten, ein Beweis, wie schwierig die Materie zu beurteilen ist, selbst bei dem der Kommission zur Verfügung gestellten ausgezeichneten statistischen Material. Der Bericht gibt im allgemeinen der Überzeugung Ausdruck, daß in Kriegszeiten die Lebensmitteleinfuhr zwar gestört, aber nicht abgeschnitten oder so verringert werden könne, daß das Land der Hungersnot nahegebracht würde, die Preise würden höchstens im Anfange zu Hungersnotpreisen steigen; energische Vorkehrungsmaßregeln seien hiergegen deshalb nicht notwendig. Eine Minorität schlägt allerdings vor die Einrichtung staatlicher Kornkammern oder von Gebäuden, in denen der Kornhändler unentgeltlich das Getreide gegen die Verpflichtung lagern kann, einen bestimmten Vorrat stets zu halten. Die Admiralität gab bei der Untersuchung nur eine bedingte Erklärung

ab, daß die Flotte imstande sei, die Handelsroute offen zu halten. Die Erkämpfung der Seeherrschaft hält sie für eine der ersten Bedingungen zur Erfüllung dieser Aufgabe; vorher sei eine Zersplitterung zum Handelsschutz ein Fehler. Aus dem statistischen Material sind einige Daten von Interesse: Der Armeewollenvorrat reicht normal für 1 Monat, der Vorrat von Mangan für die Stahlindustrie für 2 Monate, der Getreidevorrat schwankt zwischen einem Maximalvorrat für etwa 17 Wochen im September und einem Minimalvorrat für 7 Wochen. Das Studium dieses Berichts ist eine ohne Zweifel sehr lehrreiche Aufgabe.

In Indien hat der Gegensatz zwischen dem Vizekönig, Lord Curzon, und dem Oberstkommandierenden, Lord Kitchener, zum Rücktritt des ersteren geführt. Zum Nachfolger auf diesem so wichtigen Posten wurde Lord Minto, bis vor 1 Jahre Generalgouverneur von Kanada, berufen.

In Australien wird Propaganda für eine Erhöhung der Beisteuer zur Unterhaltung der Flotte gemacht; ob diese auch noch mit demselben Erfolge fortgesetzt wird, sobald die Zurückziehung des Panzerkreuzers bekannt ist, erscheint zweifelhaft. Daß die australischen Interessen sich nicht mit denen der großen englischen Politik hinsichtlich des Anschlusses an Japan decken, muß nach der bisher von der Regierung der Commonwealth verfolgten Einwanderungspolitik angenommen werden.

— Personal. Die „Britannia" wurde am 2. August geschlossen, die Schule in Dartmouth am 14. September eröffnet. Mit diesem Wechsel der Schule trat gleichzeitig der Wechsel in dem Ausbildungssystem in Kraft.

Das IV. Kreuzer- oder Particular Service Squadron wächst sich immer mehr zu einem vollkommenen Schulgeschwader aus. Dem Chef desselben sind auch alle Landerziehungsinstitute für Schiffsjungen und die Hafenschulschiffe unterstellt worden. Als sein Vertreter während der Kreuzerfahrten wurde der bisherige Inspecting captain of training ships beibehalten.

Nach einigen Nachrichten soll eine Reform der Disziplinar- und Gerichtsordnung geplant sein.

Die Aufnahme von Mannschaften der Royal Marines in die Fleet Reserve wurde bis auf weiteres eingestellt, um den seemännischen Charakter des Korps aufrecht zu erhalten.

Die bisherige Beschränkung der Aufnahme in die New Foundland Naval Reserve wurde aufgehoben. Es sollen in Zukunft jährlich 120 Mann ausgebildet werden.

„Aeolus", das bisherige Schulschiff für die Naval Reserve in Queenstown, wurde ohne Ersatz außer Dienst gestellt. Es scheinen auf diesem Gebiet auch Umwälzungen im Gange zu sein.

Lord Cawdor wählte den Captain Evan Thomas zu seinem Privatsekretär an Stelle des Captain Tyrwhitt, der Kommandant des Linienschiffes „Renown" für die Reise des Prinzen und der Prinzessin von Wales nach Indien wurde. Captain Thomas bekleidet den Rang erst seit 3 Jahren.

— Manöver. Über die Manöver der Reservedivisionen mit der Kanalflotte im Juli d. J. ist mehr, als in dem August/Septemberheft veröffentlicht wurde, nicht bekannt geworden.

Ebenso spärlich wie über diese Übungen sind die Nachrichten über die gemeinsamen Manöver der Atlantik- und Mittelmeerflotte vor Lagos in der Zeit vom 31. Juli bis 10. August, denen zum Schluß der König von Portugal beiwohnte.

An den Übungen nahmen im ganzen 15 Linienschiffe, 3 Panzerkreuzer, 1 geschützter Kreuzer, 2 Scouts, 3 Torpedobootsbegleitschiffe und 20 Torpedobootszerstörer teil.

Das Manöver wurde durch eine Aufklärungsübung eingeleitet, der folgender Gedanke zugrunde lag: Eine in Lagos liegende Flotte A (Mittelmeerflotte) soll eine von

Norden kommende Flotte X (Atlantikflotte) verhindern, eine in ihrem Rücken liegende Basis zu erreichen. Der Atlantikflotte wurden für diese Übung 1 Scout und 5 Torpedobootszerstörer der Mittelmeerflotte zugeteilt, so daß die A-Flotte aus 7 Linienschiffen, 3 Panzerkreuzern, 1 Torpedobootsbegleitschiff und 10 Torpedobootszerstörern, die X-Flotte aus 8 Linienschiffen, 1 geschützten Kreuzer, 2 Scouts, 1 Torpedobootsbegleitschiff und 10 Torpedobootszerstörern bestand. Die Feindseligkeiten begannen um Mitternacht des 31. Juli und endeten am Mittag des 2. August. Die Geschwindigkeit war für die Linienschiffe auf 12, die Kreuzer auf 14, die Torpedobootszerstörer auf 16 Seemeilen festgesetzt. Der Stützpunkt für die X-Flotte sollte auf einer Linie zwischen Gibraltar und Kap St. Vincent liegen. Die X-Flotte selbst befand sich am 31. Juli in Vigo. Um nach dem Stützpunkt zu gelangen, durfte sie nicht weiter als 80 Seemeilen südlich von Kap St. Vincent ausholen.

Auf dieser Linie legte der Leiter der A-Flotte eine Aufklärungslinie aus Panzerkreuzern und Zerstörern aus und stellte sich anscheinend mit seinem Gros dahinter auf. Der Leiter der X-Flotte sandte seine Kreuzer und Torpedobootszerstörer voraus, um den Weg freizumachen, und es kam bereits in der Nacht vom 31. Juli zum 1. August zu Torpedobootsangriffen und -kämpfen. Das A-Gros wurde von den X-Zerstörern nicht gefunden. In der Nacht zum 1./2. August ereignete sich nichts. Die X-Flotte näherte sich der Durchbruchslinie abgeblendet und mit Kriegswachrolle. Um 8 Uhr vormittags des 2. August bekamen sich die beiderseitigen Kreuzer und 2 Stunden später die Gros in Sicht. Die Flotten näherten sich in Dwarslinie und es entspann sich ein Gefecht auf konvergierenden Kursen, wobei sich die Entfernung innerhalb einer halben Stunde von 7000 auf 2400 Yards verringerte. Kreuzer und Torpedobootszerstörer nahmen an dem Gefecht nicht teil. Nach Beendigung dampften beide Flotten unter der Führung Lord Beresfords auf ihren Ankerplatz vor Lagos und blieben dort bis zum 4. August morgens.

Am 4. August übten die Linienschiffsflotte, die Kreuzer und Torpedobootszerstörer getrennt. Die Linienschiffsflotte brachte ein Rückzugsgefecht zur Darstellung, wobei die langsamer sich zurückziehende Flotte zum Schluß zum Schutze eines Linienschiffes aufdrehen mußte. Die langsamere, schwächere Flotte war die Mittelmeerflotte; ihre Geschwindigkeit wurde auf 10 Seemeilen festgesetzt. Die verfolgende stärkere Atlantikflotte durfte 14 Seemeilen laufen. Beim Beginn der Übung stand die Mittelmeerflotte 50 Seemeilen von Lagos ab, die Atlantikflotte 8 Seemeilen hinter ihr, beide waren in Dwarslinie formiert. Die Atlantikflotte dampfte an der Steuerbordseite der Mittelmeerflotte in einer Entfernung von 7000 bis 8000 Yards auf und ging aus der Dwarslinie allmählich in eine Staffel- und dann in Kiellinie über. Das gleiche Manöver wurde von der Mittelmeerflotte ausgeführt. Nach 2 Stunden hatte sich die Atlantikflotte soweit vorgezogen, daß sie wieder in Dwarslinie vor der Mittelmeerflotte herlaufen konnte, die naturgemäß dieselbe Formation einnahm. In diesem Augenblick sackte ein Schiff der Mittelmeerflotte, die Atlantikflotte suchte es abzufangen, wurde aber hieran durch die Mittelmeerflotte verhindert. Es entspann sich ein laufendes Gefecht, bei dem die Mittelmeerflotte auf dem inneren Bogen allmählich schwenkte und so die überlegene Geschwindigkeit der Atlantikflotte paralysierte. Dieses Manöver hat nach den Berichten etwas Unnatürliches. Es wäre außerdem verständlicher, wenn das zurückgebliebene Schiff der Atlantikflotte angehört hätte. Am 5. und 6. August blieben die Flotten vor Lagos zu Anker. Am 5. August fanden Segelregatten statt. Am 6. August abends kam der König von Portugal.

Am 7. August evolutionierten die beiden Flotten gemeinsam, vormittags unter Leitung von Lord Beresford, nachmittags unter Kontreadmiral Bridgeman. Den Schluß der Übung bildete ein Schleppmanöver. Für die Nacht vom 7. zum 8. August blieben die Flotten in See, innerhalb eines Radius von 60 Seemeilen von Lagos, um die Torpedobootszerstörer in Nachtangriffen zu üben. Die Flotte marschierte abgeblendet und getrennt. Die Boote kamen trotz des klaren Wetters nicht zum Angriff.

Der nächste Tag brachte eine Übung, bei der sich aus vier getrennt marschierenden Linienschiffsgruppen, zwei zu vier und zwei zu drei Schiffen, je zwei zu einem Geschwader vor einem Hafen vereinigen und die Vereinigung der beiden anderen Gruppen verhindern sollten. Den Gruppen der Mittelmeerflotte gelang diese Aufgabe. Daraus, daß sich diese Übung an den Nachtmarsch anschloß, kann man entnehmen, daß die Flotte auch in Divisionen aufgelöst während der Nacht marschiert ist. Kontreadmiral Bridgeman brachte die Flotte darauf zu Anker vor Lagos.

Am Vormittag des 9. August fanden Wetterexerzitien in „Netze aus“ und ein allgemeines Bootsrudern in der Flotte statt. Abends begann die letzte Übung, ein Blockademanöver. Die Atlantikflotte übernahm die Rolle der blockierenden Flotte und erhielt die Kreuzer und Torpedobootszerstörer zugeteilt. Die als blockiert geltende Mittelmeerflotte sollte nach Anbruch der Dunkelheit von Lagos-Reede zu entkommen und einen von zwei gleich entfernt liegenden Punkten zu erreichen suchen. Diese beiden Punkte waren voneinander 80 Seemeilen entfernt. Die Atlantikflotte stellte sich ungefähr auf der Mitte der Verteidigungslinie der beiden Punkte auf, etwa 50 Seemeilen von Lagos ab. Die Kreuzer und die als Kreuzer geltenden Torpedobootszerstörer dienten zur nähereren Beobachtung und Nachrichtenübermittlung. Es gelang ihnen, ihre Flotte so rechtzeitig von dem Auslaufen und dem Kurs des Gegners zu unterrichten, daß dieser abgefangen und zur Schlacht gestellt werden konnte.

Hiermit waren die Übungen beendet. Das noch beabsichtigte gemeinsame Evolutionieren wurde aufgegeben. Die Flotten kehrten nach Lagos zurück. Nachdem am nächsten Tage ein Wettsegeln um einen Pokal des Königs von Portugal stattgefunden hatte, trat am folgenden Tage die Atlantikflotte die Reise nach den Azoren an, während die Mittelmeerflotte noch 2 Tage zur Kohlenergänzung vor Lagos blieb, um dann über Gibraltar, Aroncibucht nach Malta zurückzukehren.

Vergleicht man diese 10tägige Übungszeit mit derjenigen im Frühjahr in Marmarice, so fällt ohne weiteres die größere Tätigkeit auf dem Gebiete der angewandten Taktik auf. Die Formaltaktik tritt ganz in den Hintergrund. Sie konnte das auch ohne Gefahr, da starre Reglementsformen für das Zusammenevolutionieren zweier Flotten nicht vorhanden sind. Die Flotten handeln „in concert“, d. h. der zweite Führer richtet sich mit seinen Bewegungen nach denen des ersten.

— Geschwadertätigkeit. Aktive Flotte. Kanalflotte. Gleich nach dem Fortgange des französischen Nordgeschwaders trat die Kanalflotte mit dem I. Kreuzergeschwader und der Torpedobootszerstörerflottille die Reise in die Nord- und Ostsee an. Diese Reise ist in den Tageszeitungen eingehend besprochen worden, so daß sie hier nur erwähnt zu werden braucht. Am 15. September erreichte die Flotte mit Invergordon wieder einen englischen Hafen und ging am 22. September nach Lerwick.

„Revenge“ ist in die Reserve übergeführt worden, „Glory“ soll nach Rückkehr von Ostasien in die Flotte treten, „Jupiter“ soll zunächst Versuche im Entfernungsmessen machen.

Das I. Kreuzergeschwader ging von Esbjerg nach Portland zurück, um Schießübungen zu erledigen. Es soll in Lerwick wieder zur Kanalflotte stoßen. Fast sämtliche Schiffe werden in der nächsten Zeit ausgewechselt werden. Für „Kent“ tritt „Roxburgh“, für „Donegal“ „Devonshire“, für „Monmouth“ „Hampshire“, so daß das Geschwader außer „Good Hope“ aus Schiffen der „Devonshire“-Klasse bestehen wird.

In der Atlantikflotte wird der beabsichtigte Schiffswechsel ebenfalls in nächster Zeit durchgeführt sein. „New Zealand“ kam noch in Vigo zu der Flotte, „Hindustan“ folgte ihm nach den Azoren, „Dominion“ wird bei der Rückkehr in ihren Verband treten. „Illustrious“ ist dafür nach England zurückgekehrt, um gründlich repariert zu werden. „Victorious“ wechselte in England bei Gelegenheit des Wechsels des Zweiten Admirals die 30,5 cm-Geschütze aus und ging dann mit dem neuen Zweiten Admiral,

Kontreadmiral Milne, nach den Azoren. Ihr folgten auch der kleine Kreuzer „Amethyst“ und der große Kreuzer „Arrogant“, der nach den Manövern an die Stelle von „Doris“ trat. Anfang Oktober wird die Flotte in Gibraltar zurück sein.

Bei dem Preisschießen der Gunlayers wurden folgende Resultate erzielt:

„Mars“	12 Zöller	=	12 Treffer,	6 Zöller	=	76 Treffer,
„Victorious“	12 „	=	14 „	6 „	=	46 „
„Illustrious“.	12 „	=	9 „	6 „	=	80 „
„Majestic“	12 „	=	7 „	6 „	=	71 „
„Prince George“ . . .	12 „	=	4 „	6 „	=	50 „
„King Edward VII.“ . .	12 „	=	3 „	6 „	=	40 „

Die Entfernung betrug im Durchschnitt 1600 Yards.

Die Schiffe des II. Kreuzergeschwaders machten Fahrten in Gruppen oder einzeln an der Küste von Kanada und Neufundland. Im Oktober wird das Geschwader amerikanische Häfen aufsuchen.

Die Mittelmeerflotte trat kurz nach ihrer Rückkehr von Lagos eine Kreuztour über Corfu nach Phaleron an. Die Resultate des letzten Preisschießens der Gunlayers sollen sehr befriedigt haben. Auf dem Flaggschiff erreichte der hintere 30,5 cm-Turm 9 Treffer von 10 Schuß. Bei der Kohlenübernahme aus Dampfern vor Lagos wurden folgende Resultate erreicht:

„Formidable“ .	1265	Tonnen;	115,0	Tonnen	stündl.	Durchschnitt,
„Leviathan“ .	1473	„	102,2	„	„	„
„Bulwark“ . .	1085	„	95,7	„	„	„
„London“ . .	1115	„	70,4	„	„	„
„Carnarvon“ .	926	„	72,9	„	„	„
„Sentinel“ . .	256	„	45,8	„	„	„

Lord Beresford verlangte 100 Tonnen als Durchschnittsleistung pro Stunde. Bei dem Manöver „Boje über Bord“ wurde die Boje von „Bulwark“ in 5 Min. 46 Sek., von „London“ in 6 Min. 50 Sek. wieder an Bord gebracht.

Auf der Rückkehr von Port Said nach Malta erlitt der Panzerkreuzer „Sutlej“ Ende Juli schwere Maschinenhavarie, so daß er von „Lancaster“ geschleppt werden mußte und eine lange Reparatur durchzumachen hatte.

Das IV. Kreuzergeschwader hat sich am 11. September vor Portsmouth versammelt und am 18. September die Reise nach Bermuda angetreten. Es wird auf der Ausreise nur Las Palmas berühren. Die Kadetten-Schulkreuzer „Eclipse“ und „Highflyer“ bleiben zunächst im Verbande. Die „Isis“ kreuzt bis Anfang November an der spanischen Mittelmeerküste.

Die fünf Linienschiffe der ostasiatischen Station sind nach England zurückgekehrt und bis auf „Glory“, die in die Kanalflotte kommt, zunächst in Reserve gestellt worden. „Vengeance“ mußte wegen defekter Kessel einen großen Teil des Weges bis Gibraltar von „Ocean“ und „Albion“ geschleppt werden.

Der Kreuzer „Flora“ hat Ende Juli die Ausreise angetreten, der Kreuzer „Sirius“ befindet sich auf der Rückreise. Der Geschwaderchef besuchte auf der „Alacrity“ von Weihaiwei aus die koreanischen Häfen Mokpo, Masampo-Fusan, die im russisch-japanischen Kriege eine Rolle gespielt haben, sowie Port Hamilton. Seine Abberufung wird in nächster Zeit erwartet. Auf der Reise von Hongkong nach Weihaiwei wurden verschiedene Scheinwerferübungen gegen Torpedobootszerstörer gemacht. „Diadem“ ist als Flaggschiff eingerichtet worden.

In dem australischen Geschwader wird „Powerful“ den Panzerkreuzer „Euryalus“ ersetzen und hierzu am 3. Oktober in Dienst stellen. Die Schulschiffe der Naval Reserve, „Mildura“ und „Phoebe“, werden durch „Pioneer“ und „Pyramus“

abgelöst. Außerdem soll noch der Kreuzer „Cambrian“ hinausgehen. „Prometheus“ erlitt durch Auflaufen bei den Kermadecinseln schwere Havarie.

— Die Reserveflotte. Die Besetzung der Reservedivisionsschiffe mit dem Stamm von zwei Fünfteln des aktiven Personals scheint ebensowenig beim seemännischen Personal wie beim Maschinenpersonal ausreichend zu sein. Wenigstens wird in vielen Zuschriften zu den Fachblättern die Zahl für ungenügend erklärt. Bei den letzten Manövern mußte das Heizerpersonal 14 Tage in zwei Wachen gehen. Es wird die Erhöhung des Personals auf mindestens die Hälfte der etatmäßigen Besatzung vorgeschlagen. Ferner wird der Verbrauchsetat an Material und Inventar für zu gering erachtet.

Die Schiffe sämtlicher Reservedivisionen machten in den letzten beiden Monaten entweder gemeinsam oder einzeln mehrtägige Fahrten zur Erledigung von Geschütz- und Torpedoschießübungen. Zu der nächsten gemeinsamen Übungsreise Anfang Oktober werden wiederum Leute der Naval Reserve auf die Schiffe kommandiert werden.

„Repulse“ von der Chatham-Division wurde Artillerieschultender an Stelle von „Royal Oak“. „Talbot“ brachte im September Ablösungsmannschaften für die Gibraltar-Torpedobootszerstörer hinaus. „Renown“ und „Terrible“ von der Portsmouth-Division stellten am 7. September für die Reise nach Indien in Dienst.

— Schiffsbauten. Die in Bau befindlichen Schiffe wurden folgendermaßen auf die einzelnen Kriegshäfen verteilt:

a) Portsmouth: Linienschiffe: „Britannia“, „Lord Nelson“, „Dreadnought“; Panzerkreuzer: „Warrior“, „Cochrane“, „Invincible“; Scouts: „Forward“, „Patrol“, „Foresight“.

b) Devonport: Linienschiffe: „Hibernia“, „Agamemnon“; Panzerkreuzer: „Argyll“, „Duke of Edinburgh“, „Achilles“, „Minotaur“, „Defence“; Scouts: „Skirmisher“.

c) Chatham: Linienschiff „Africa“; Panzerkreuzer: „Roxburgh“, „Black Prince“, „Natal“, „Shannon“; geschützter Kreuzer: „Encounter“; Scouts: „Adventure“, „Attentive“.

Der Panzerkreuzer „Duke of Edinburgh“ hat die vorläufige Maschinenerprobung erledigt und wird Ende des Monats zum Docken nach Devonport kommen. Der Panzerkreuzer „Argyll“ schoß Mitte September die Geschütze an. Das Linienschiff „Dominion“ machte am 16. September die Volldampffahrt als Vorbereitung für die Indienststellung. Panzerkreuzer „Natal“ wird am 30. September auf der Werft in Barrow on Furneß von Stapel laufen.

— Artillerie. Die Schießversuche mit der Feuerleitungseinrichtung auf „Commonwealth“ haben befriedigt, die übrigen in der Fertigstellung begriffenen Linienschiffe werden die gleichartige Einrichtung erhalten. Die Meßinstrumente sollen auf 5000 bis 8000 Yards gut gemessen haben.

Die neue Schießvorschrift macht den Admiral und die Kommandanten für die gute Schießausbildung ihrer Schiffe verantwortlich. Zur Prüfung der Leistungsfähigkeit des ganzen Schiffes findet jährlich ein gefechtsmäßiges Konkurrenzschießen statt.

Zur Leitung des Feuers der Antitorpedobootsgeschütze soll ein neuer weitmessender Entfernungsmesser in Einführung begriffen sein. (?)

— Torpedowesen. Das neue breite Heck bei dem Torpedobootszerstörer „Charry“ (Yarrow) hat sich sehr bewährt. Das Boot lief mit Leichtigkeit statt 25½ 26½ Seemeilen. Der Kiel ist nahezu eben.

— Unterseeboote. Die Reparatur von „A 5“ nach der Explosion in Queenstown im Frühjahr d. J. ist beendet. In Zukunft sollen die Boote an der Oberfläche nur mit vollem Auftrieb fahren. Sir William White schreibt den Untergang von „A 8“ in erster Linie nicht dem Eindringen von Wasser durch das Niedergangsluk,

sondern den durch den verminderten Anstrieb verminderten Stabilitätsverhältnissen zu. Er hält eine Vermehrung des Auftriebs für durchaus notwendig.

In Pembroke soll eine Unterseebootsstation mit Reparaturwerkstätte eingerichtet werden.

— Minen. Das alte Kanonenboot „Rattlesnake" wird durch Minen gesprengt werden, um Erfahrungen über die Wirkung gegen moderne Schiffskonstruktionen zu sammeln. Der Versuch wird geheim gehalten.

— Unterwassersignale. Ein Versuch mit Unterwassersignalen zwischen der Trinity House-Yacht „Irene" und dem Feuerschiff „North Goodwin" lieferte befriedigende Resultate.

— Häfen und Werften. Die Entlassung von Werftarbeitern von den Hauptkriegswerften dauert in vermindertem Maßstabe fort.

Die Verteidigungsanlagen von Halifax und Esquimault wurden von der kanadischen Regierung übernommen.

— Vermessung. Im Jahre 1904 waren 76 Offiziere und 740 Mann im Vermessungsdienst beschäftigt.

— Fachliteratur. Die neue Auflage von F. Fred Janes „All the Worlds Fighting Ships" enthält verschiedene Verbesserungen durch zahlreiche Photographien und Silhouetten, bessere Schraffierung der gepanzerten Teile der Schiffe. Neu ist eine Signaltafel zur leichten Verständigung zwischen Kriegs- und Kauffahrteischiffen über Bewegungen feindlicher Schiffe. An lesenswerten Artikeln bringt das Buch eine Abhandlung von Cuniberti über ein neues italienisches Minenschiff von 6000 Tonnen Deplacement und 25 Seemeilen Geschwindigkeit, das besonders gegen Verletzung durch Minen geschützt sein soll, sowie einen Artikel über Strategy and Tactic, in dem der Verfasser dem Admiral Togo mehr Glück als Verstand nachsagt.

⚜

Frankreich. Der vom Marineminister Thomson in Aussicht gestellte neue Flottenbauplan ist veröffentlicht und an anderer Stelle besprochen worden. Die junge Schule macht in „La Marine française" gegen diesen Plan, der für das Jahr 1906 den Bau von drei großen Linienschiffen fordert, mobil. Einer der Mitarbeiter versteigt sich sogar zu der Behauptung, daß die Seeschlacht von Tsuschima den Bankerott des Linienschiffes erwiesen habe, die russischen seien alle gesunken und nur die leichten Schiffe wären übrig geblieben, die japanischen Linienschiffe würde dasselbe Schicksal erreicht haben, wenn die Russen besser hätten schießen können, also fort mit den Mastodonts!

M. Thomson hat kurz vor Schluß der Manöver die Manöverflotte besichtigt, in seiner Begleitung befand sich der Minister des Innern Etienne. Es wurden Evolutionen der Flotte, ein Gefechtsbild nach der neuen Taktik und Unterseebootsangriffe, auf die Flotte vorgeführt. Gelegentlich des Frühstücks an Bord des Flottenflaggschiffs „Brennus" hielt dazu Admiral Fournier eine Ansprache an den Minister, die eine offene Kritik seines Amtsvorgängers enthielt. Der Admiral sprach zunächst dem Minister seinen Dank aus, daß er die Flotte besichtigt und Gelegenheit genommen habe, Flaggoffiziere, Kommandanten, Offiziere, Mannschaften bei der Arbeit zu sehen, d. h. „alle voll Eifer, gutem Willen und Hingebung an die militärischen Pflichten und die republikanischen Einrichtungen". Der Minister habe schon viel Dankenswertes für die Marine getan, das Vertrauen auf gerechte Behandlung wiederhergestellt, die Mannszucht auf den Werften und an Bord gehoben und durch Wiederaufnahme der Manöver die Kriegsausbildung gefördert. „Ich habe," so fuhr der Admiral fort, „infolge meiner langen Diensterfahrung ein unbegrenztes Zutrauen zu dem hohen seemännischen und beruflichen

Werte und der Ergebenheit des Personals der Flotte. Ich bitte Sie, Herr Minister, dieses Vertrauen auch sich zu eigen zu machen und dem Parlament, dem Land, der Regierung, dasselbe Zutrauen einzuflößen, das ist der größte Dienst, den Sie heute unserer Marine leisten können." M. Thomson erwiderte darauf, daß er den Anteil der Regierung an der Marine betätige durch seine Anwesenheit bei den Manövern, die mit Recht bei allen Flotten jährlich ausgeführt würden, sei es zur Lösung strategischer oder taktischer Fragen, wie in diesem Jahre. Wenn es dem Parlament zukommt, der Flotte die nötigen Schiffe zu geben, so fällt der Flotte die Aufgabe zu, gute Arbeiter auszubilden, die mit den guten Werkzeugen das Beste zur Verteidigung des Vaterlandes leisten können. Da die Manöver hierzu am besten geeignet sind, so habe ich Ihnen die Gelegenheit geboten und freue mich, daß der Gedanke volles Verständnis gefunden hat.

— Personal. Vizeadmiral Gigon, den Vizeadmiral Marquis als Marinepräfekt von Toulon ersetzte, ist zum Chef des Nordgeschwaders ernannt worden, der bisherige Chef des Generalstabes der Marine, Vizeadmiral Touchard, zum Chef des Mittelmeergeschwaders, an seine Stelle tritt Kontreadmiral Aubert nach Ablauf seines Kommandos als Chef der Division von Tunis. Bis zu seinem Eintreffen wird der Direktor der Marineakademie, Kontreadmiral Manceron, die Geschäfte führen. Vizeadmiral Bugard ist an Stelle von Marquis zum Marinepräfekten in Rochefort, Kontreadmiral de Marolles zum Chef der Division von Indochina ernannt worden.

— Organisation. Durch ministerielle Verfügung ist der Lehrgang für die Deckoffizier-Offiziersanwärter in Brest anderweit geregelt worden und hat die Bezeichnung „Cours préparatoire des officiers-mariniers candidats au grade de premier-maître élève-officier" erhalten. Neu ist die Bestimmung, daß die Oberbootsleute, -Steuerleute, -Feuerwerker, -Torpeder, -Füsiliere nach zweijähriger Seedienstzeit im Dienstgrade und Ablegung einer Prüfung in den Lehrfächern des Vorbereitungskursus und des Fähnrichschulschiffs zum Leutnant zur See ernannt werden dürfen, haben sie nur ein Jahr Seedienstzeit aber die Schlußprüfung des Vorbereitungskursus, auch ohne Teilnahme an dem Kursus, bestanden, so werden sie auf das Fähnrichschulschiff kommandiert und nach einjähriger Seefahrzeit und Bestehen der Schlußprüfung zum Leutnant zur See befördert.

— Die fertige Flotte. Das Nordgeschwader ist am 18. Juli von Brest in Cherbourg angelangt. Seine 2. Division war vom 21. bis 24. Juli auf der Reede von St. Malo zur Teilnahme an der Enthüllung des Denkmals für den Entdecker Kanadas Jacques Cartier. Am 26. Juli ist das Geschwader nach Havre zur Teilnahme an der grande semaine maritime gegangen. Während dieser unternahm es einen nächtlichen Angriff gegen die Küstenwerke, der aber abgeschlagen wurde. Dann ging es nach Spithead und Portsmouth, wo der König von England Gast des Geschwaderchefs war und Offizieren wie Mannschaften die freundlichen Gefühle Englands für Frankreich durch die Bevölkerung und Behörden in Festen aller Art betätigt wurden.

Nach Rückkehr von Portsmouth begannen die Hauptbesichtigungen in der Bucht von Quiberon, verbunden mit dem Preisschießen der Richtkanoniere, ferner wurden Minensuchübungen und Sprengübungen vorgenommen, auch wurde das jährliche Schießen mit Kartätschen gegen Ballonscheiben ausgeführt.

Panzerkreuzer „Léon Gambetta" ist endgültig in das Geschwader eingetreten und der dafür ausgetretene „Condé" ist in normale Reserve gestellt worden, aus der er jedoch in das Mittelmeergeschwader in Dienst trat, während „Desaix" für den auf längere Zeit nicht verfügbaren „Dupleix" in die atlantische Division eintrat.

Auf der Fahrt von Quiberon nach Brest am 4. September wurde von den in Dwarslinie fahrenden Schiffen die dreistündige Probefahrt mit 9/10 der Maschinenkraft gemacht, Linienschiffe „Carnot" und „Jauréguiberry", Panzerkreuzer „Amiral Aube" erwiesen sich in ihren Klassen als die schnellsten Schiffe. Auf der Reede von Brest fand

divisionsweise in Fahrt Torpedoschießen gegen Schleppscheiben statt, die die Torpedojäger schleppten.

Die Küstenpanzer werden schon vor dem 1. Oktober ihre Besatzung vermindern, die den Panzerkreuzer „Jules Ferry“ besetzen sollen.

Die indochinesische Division ist ein Kontreadmiralskommando geworden.

Panzerkreuzer „Sully“ hat im letzten Orkan nicht weiter gelitten, dagegen erlitt das Schwimmdock wiederum Beschädigungen.

Vizeadmiral **Richard** hat am 31. August das Kommando über das Geschwader des äußerstens Ostens vom Vizeadmiral **Bayle** übernommen und seine Flagge auf Panzerkreuzer „Montcalm“ geheißt.

Panzerkreuzer „Dupetit Thouars“ ist nach Ausscheiden aus dem Mittelmeergeschwader endgültig für das Geschwader des äußersten Ostens in Dienst gestellt und am 13. September von Toulon in See gegangen.

Kanonenboot „Surprise“, das in Saigon neue Kessel erhielt, ist von dort nach Madagaskar zum Ersatz des außer Dienst zu stellenden „Capricorne“ versetzt worden.

Kreuzer „D'Entrecasteaux“ ist am 1. September behufs Ablösung des „Infernet“ im Indischen Ozean in Dienst gestellt worden.

Auf dem Fähnrichsschulschiff „Dugay-Trouin“ wird die Raatakelung fortfallen und durch Pfahlmasten ersetzt.

Kreuzer „Latouche-Tréville“ ist dem Artillerieschulschiffe zur Verfügung gestellt worden.

— **Bewegliche Verteidigung.** Dem Torpedobootsausrüstungsposten Rocher im Flusse Auray ist das Kanonenboot „Scorpion“ als Mutterschiff zugeteilt worden.

Die beiden Angriffsdivisionen der 1. Flottille des Ozeans wurden am 13. September in Brest mobilisiert zu einer viertägigen Übung in See, desgleichen die Angriffsdivision von Lorient.

Die Lorienter bewegliche Verteidigung unternahm am 8. September den Versuch in die Osteinfahrt einzulaufen, der von den Befestigungen rechtzeitig entdeckt und durch lebhaftes Feuer verhindert wurde.

Beim Torpedoschießen ihrer Division bei Toulon wurde Torpedobootsjäger „Hallebarde“ im Steuerbordvorschiff von einem Torpedo getroffen und erhielt ein 80 bis 90 qcm großes Loch, das durch Leckmatten verstopft wurde, so daß „Hallebarde“ ins Dock geschleppt werden konnte.

Mit dem 1. Oktober geht die 3. Torpedobootsflottille des Ärmelkanals, die bisher in St. Servan beheimatet war, ein und wird der 2. in Cherbourg angegliedert. St. Servan bleibt Torpedobootsstützpunkt.

— **Unterseeboote.** Die Werft in Cherbourg hat Bauauftrag für zwei Unterseeboote erhalten, die 51,12 m lang und 4,97 m breit sind und 12 Sm laufen sollen. Ihr Tiefgang beträgt hinten 3,12 m, die Wasserverdrängung 398 Tonnen. Die beiden Maschinen sollen 700 Pferdestärken leisten, sieben Torpedorohre sollen die Boote erhalten, die Besatzung 2 Offiziere und 22 Mann betragen. Sie gehören zu den achtzehn für das Jahr 1905 vorgesehenen Tauchbooten; die Pläne sind vom Ingenieur **Laubeuf**. Ihrer großen Abmessungen wegen werden sie als Unterwasserkreuzer bezeichnet.

Nach Dünkirchen ist von Rochefort „Phoque“, von Cherbourg „Naïade“ und „Ludion“ der einzurichtenden Unterseebootsstation überwiesen worden.

Das eben in Toulon von Stapel gelaufene Unterwasserboot „Y“ ist eines der Versuchsboote. Von **Bertin** entworfen, 43,5 m lang, 3 m breit, verdrängt es 213 Tonnen Wasser. Seine Explosionsmotoren von 250 Pferdestärken sollen sowohl zur Über- wie Unterwasserfahrt dienen und ihm 11 Sm Geschwindigkeit geben. Das Boot hat vier Torpedolanzierrohre. Der Bau wurde durch die Untersuchungen über den Motor verzögert.

Unterwasserboote „Perle“ und „Esturgeon“ sind am 25. Juli in Toulon auf dem Torpedobootsträger „Foudre“ zur Überführung nach Saigon eingesetzt worden mit einem Gewicht von 35 Tonnen, das nach Entfernung der Akkumulatoren und aller Apparate aus den Booten übrig blieb. An den Booten sind zum Einsetzen zwei Stroppen angebracht worden, vorn und hinten.

Als Ursache der kürzlich auf dem Unterwasserboot „Gymnote“, das zur Ausbesserung auf der Touloner Werft war, stattgehabten Explosion ist die Entwicklung von Wasserstoffgas in den wegen ihres schlechten Zustandes bereits verworfenen Akkumulatoren festgestellt worden, das durch einen überspringenden Funken beim Anstellen der Beleuchtung entzündet wurde. Ein wasserdichtes Schott des Bootes wurde losgerissen, der Bootskörper selbst litt nicht, die Ausbesserung wird etwa 1 Monat Zeit beanspruchen.

Der Kommandant des verunglückten „Farfadet“ ist von der Untersuchungskommission freigesprochen worden, da er das Opfer eines Unfalles geworden ist, der sich weder voraussehen noch abstellen ließ. Die Kommission scheint sich also der Ansicht Laubeufs angeschlossen zu haben, der den Unfall darauf zurückführt, daß „Farfadet“ sich ungeahnt in Backwasser befunden habe, wodurch seine Reserveschwimmkraft aufgehoben sei, und das Boot unbeabsichtigt tauchte, ehe es dazu fertig war.

— Die Flotte im Bau. Die Linienschiffe im Bau des Flottengesetzes vom Jahre 1900 erhalten nach neuerlicher Entscheidung des Ministers als Kleinartillerie dreizehn 6,5 cm-SK. und zehn 4,7 cm-SK., beide M/02. Auf „Démocratie“ ist der Gürtelpanzer bereits angebracht, auf „République“ werden die Pivots der 30,5 cm-Türme aufgestellt.

Für die Abnahme von Panzerplatten sind neue verschärfte Bestimmungen getroffen worden. Risse sollen stets eine Ermäßigung des kontraktlichen Preises bedingen. Die Beschießung soll aus Kalibern erfolgen, die der theoretischen Stärke, nicht der wirklichen der Platten entsprechen, da diese oft hinter jener zurückbleibt. Die Prämien sind schwerer als bisher zu erlangen und auch niedriger. Man hoffe in Zukunft bessere und billigere Platten zu erlangen. Die für „Waldeck-Rousseau“ sollen nach den neuen Bestimmungen abgenommen werden.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ hat endlich die viertägige Probefahrt vor dem ständigen Probefahrtsausschusse zufriedenstellend erledigt. Es wurde mit 2500, 6500, 10559, 16190, 17688, 25700 ind. Pferdekräften gefahren, die Geschütze angeschossen, die Schlepp- und Ankervorrichtungen geprüft und der Drehkreis festgestellt. Der Kreuzer wird demnächst in das Nordgeschwader eintreten.

Die Ergebnisse der Fahrten folgen hierunter:

Dauer: Stunden	Kessel	Schrauben	ind. Pferdestärken	Geschwindigkeit: Sm
6	4	—	2 500	—
8	12	Seitenschrauben	7 116	15,5
8	18	alle 3	10 559	18,0
24	alle 24	„	.16 190	20,5
3	„	„	25 720	22,4
1	18	—	17 688	20,5

Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc“ hat nach Erledigung der Ausbesserungs- und Änderungsarbeiten mit den Probefahrten begonnen.

Panzerkreuzer „Jules Ferry“ hat am 3. August von Cherbourg aus eine zufriedenstellend verlaufene Volldampfprobefahrt unternommen.

Unterwasserboot „Y“ ist zu Probefahrten in Dienst gestellt worden.

— Stapelläufe. Am 24. Juli in Toulon Unterseeboot „Y“. Panzerkreuzer „Jules Michelet“ in Lorient am 31. August.

— Streichung aus der Schiffsliste. Kreuzer „Bugeaud".

— Havarien. Auf dem Panzerkanonenboot „Fusée" in Biserta richtete eine Explosion von Gasen beim Öffnen des lange verschlossen gehaltenen Mundvorratsraumes bedeutenden Schaden an.

Panzerkreuzer „Dupleix" hat auf der Überreise von Las Palmas kurz vor Cherbourg seine Mittelschraube verloren, ohne daß eine nachweisbare Ursache dafür gefunden werden kann.

— Häfen und Stützpunkte. Auf Ouessant werden jetzt in dem auf der Höhe St. Michel gelegenen Fort die Geschütze aufgestellt. Ihre Höhenlage wird ihnen die Bestreichung des die Insel umspülenden Seegebietes gestatten, sie werden Panzerkuppeln erhalten.

Wie ein französisches Blatt in Tunis meldet, liegt ein Vertrag zur Vollziehung durch den Marineminister vor, durch den die Hafenbaugesellschaft von Biserta ihre Konzession zur Einrichtung eines Handelshafens an die Marine gegen ein Jahrgeld, zahlbar bis zum Erlöschen der Konzession, abtritt. Es hatten sich verschiedentlich Ungelegenheiten durch die gleichzeitige Entwicklung des Kriegs- und des Handelshafens unter von einander unabhängiger Leitung ergeben.

— Fachliteratur. In „le Yacht" betrachtet J. B. die Möglichkeit der Landung eines deutschen Armeekorps in der Loiremündung, für die seiner Ansicht nach Ende Juni die Verhältnisse außerordentlich günstig lagen, um zu eingehender Prüfung der Küstenverteidigung anzuregen.

Im „Moniteur de la Flotte" vertrit xx die Ansicht, daß der Panzerkreuzer als solcher aufhören wird zu bestehen und in das Linienschiff übergehen wird.

Ein Seeoffizier behandelt in „la revue de Paris" le matériel naval et la guerre russo-japonaise und kommt zu dem Schluß, daß der Torpedo als Waffe auf Entfernungen über 500 bis 600 m vollständig versagt habe, Manöverergebnisse von Torpedobootsangriffen seien nur irreführend und ein übermäßiges Zutrauen zu dieser Waffe verderblich. Auf den großen Schiffen müsse die Torpedowaffe überhaupt in Fortfall kommen.

⚜

Rußland. Material. Ende August lief in Helsingfors der Torpedokreuzer „General Kondratenko" von Stapel. Der Name dieses Generals ist aus der Verteidigung Port Arthurs rühmlichst bekannt. Mit seinem Tode in den letzten Dezembergefechten der Belagerung schied aus den Reihen der russischen Kämpfer einer der opferwilligsten und tatkräftigsten Offiziere. Seinem persönlichen Einfluß auf Vorgesetzte und Untergebene soll zum großen Teil das lange Standhalten der Festung zuzuschreiben sein.

Auf der baltischen Werft in St. Petersburg sind die Arbeiten an den Linienschiffen „Imperator Pavel I" und „Andrei Perwoswannij" zeitweilig eingestellt worden, weil die für diese Schiffe bestellten Maschinen nicht in die räumliche Anordnung hineinpassen. Wie es heißt, sind zur Aufstellung der andernorts hergestellten Maschinen weitgehende Umbauten erforderlich. Zur Entscheidung dieser Frage ist eine besondere Kommission von Sachverständigen gebildet worden. Der auf den September angesetzte Stapellauf des „Imperator Pavel I" ist auf unbestimmte Zeit verschoben worden. Hinsichtlich der Maschinen soll von einem gleichen Mißgeschick auch das in Nicolajeff im Bau begriffene Linienschiff „Joann Slatoust" betroffen sein.

Der Kampf in der Koreastraße hat folgerichtig die Aufmerksamkeit auf manche Einzelheiten in der Bauausführung der neuesten Schiffe gelenkt. Vor allem bezieht sich

dies auf Stabilität und Begrenzung des Krängungswinkels. Wie nicht verwunderlich, macht die Verwirklichung der geänderten Entschließungen den mitten in der Ausführung der Pläne begriffenen Ingenieuren viel Schwierigkeit, und der Erfolg dieser nachhinkenden Verbesserungen bleibt abzuwarten.

Auf der Werft La Seyne ist die zweite in Frankreich bestellte Gruppe von vier großen Torpedobooten zu Wasser gelassen.

Auf der Werft der Galeereninsel in St. Petersburg ist der dritte Panzerkreuzer des Typs „Bajan" auf Stapel gelegt.

Vom Marineministerium ist bekannt gemacht worden, daß auf Befehl des Zaren das auf der baltischen Werft in St. Petersburg im Bau befindliche Minenschiff Typ „Jenissei" unter dem Namen „Amur", sowie der in England im Bau begriffene große Kreuzer von 15 000 Tonnen Deplacement unter dem Namen „Rurik" in das Verzeichnis der Kriegsschiffe aufzunehmen sind.

Der vor einem halben Jahre bestellte Kreuzer „Rurik" soll nach 18monatiger Bauzeit, also übers Jahr, fertiggestellt sein. Der Kreuzer stellt einen verbesserten Typ der englischen Kreuzer „Terrible" und „Powerful" dar mit starker Panzerung, Turmaufstellung der Geschütze, deren Leistungsfähigkeit dem stärksten Linienschiff gewachsen sein soll. Bei einer Wasserverdrängung von 15 000 Tonnen soll das Schiff 24 Knoten laufen. Zum ersten Male wird beim Bau dieses Schiffes von der Gewohnheit Abstand genommen, einen Teil der künftigen Besatzung schon während der Bauausführung dem Schiffe zuzuteilen. Die englische Werft leitet den Bau ganz selbständig und wird das vollendete Schiff nach Erledigung der Abnahmefahrten in russische Hände übergeben. Die gesamte Artillerie wird von der Firma Krupp geliefert.

Ende Juli sind laut kaiserlichen Befehls die Hilfskreuzer „Dnepr" und „Rion" der Freiwilligen Flotte überwiesen worden.

Die Anlage eines Kriegshafens an der Murmanküste als Basis für die russische Marine wird neuerdings wieder ernstlich in Erwägung gezogen.

Die beiden ersten auf Rechnung des russischen Flottenvereins auf der Werft Sandvik in Helsingfors erbauten Torpedokreuzer „Finn" und „Emir von Buchara" haben dieser Tage ihre Probefahrten erledigt. An diesen nahm der Vorsitzende des Vereins, Großfürst Alexander Michailowitsch, teil. Bei einer Maschinenleistung von 6500 indizierten Pferdestärken erzielte jedes Fahrzeug in glattem Wasser 28 Knoten, in Seegang 26 Knoten Geschwindigkeit. Die in Sewastopol und Nicolajeff im Bau befindlichen Linienschiffe „Ewstafi" und „Joann Slatoust" werden zum Stapellauf vorbereitet. Diese Schiffe sind vom Typ des „Knäs Potemkin". Desgleichen wird die Fertigstellung der großen Kreuzer „Kagul" und „Otschakoff", Typ „Bogatyr", eifrig betrieben, wie auch noch einiger großer Torpedoboote.

Der Anteil des russischen Schiffbaues an der Schaffung der russischen Handelsflotte stellt sich für die letzten 10 Jahre nach den von der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt gesammelten Daten, wie folgt: Auf russischen Werften wurden 95 Schiffe gebaut, die einen Wert von 14½ Millionen Rubel = 30 Millionen Mark hatten. Im übrigen waren Hauptlieferanten von Schiffen für die russische Handelsflotte England (310 Schiffe), Schweden (110), Deutschland (65), Österreich (64), Belgien (11) und Dänemark (8). Von ausländischen Firmen wurden im ganzen 568 Schiffe im Werte von 98 Millionen Rubel = 210 Millionen Mark gebaut. In letzter Zeit ist die Lieferung von Schiffen aus England und Schweden zurückgegangen, während der Absatz Deutschlands gewachsen ist. Was das Alter der Schiffe der russischen Handelsflotte betrifft, so sei bemerkt, daß 338 5 bis 15 Jahre in Gebrauch, 158 20 bis 30 Jahre und 171 über 30 Jahre in Verwendung sind.

Die baltische Schiffswerft in St. Petersburg hat neuerdings ein größeres Grundstück käuflich erworben und will ihre Tätigkeit bedeutend erweitern, indem sie eine

Stahlgießerei zu errichten und selbst die zum Schiffbau erforderlichen Materialien herzustellen beabsichtigt. Es läßt dies darauf schließen, daß seitens des Marineministeriums den baukräftigen Werften Andeutungen über den ihnen bevorstehenden Anteil am Wiederaufbau der Flotte zugegangen sind. Das endgültige Bauprogramm ist immer noch unentschieden, doch erfordern ja auch die Vorbereitungen zu verstärkter Bautätigkeit so weitgehende Maßnahmen und erst allmählich wirksam werdende Betriebseinrichtungen, daß ein frühzeitiges Bekanntgeben der ungefähren Anforderungen nur im Interesse der russischen Werften liegen kann.

Auf der Newa liegen augenblicklich acht große Ozeandampfer mit den Namen „Lachta“, „Hapsal“, „Oranienbaum“, „Narwa“, „Riga“, „Nicolajeff“, „Sveaborg“ und „Sestroresk“, welche seinerzeit von der Marineverwaltung für das vierte nach Ostasien bestimmte Geschwader als Transportschiffe angekauft waren. Da die Entsendung dieses Geschwaders nach der Seeschlacht in der Koreastraße unterblieb, so wurden die von Deutschland und England angekauften Dampfer ihrer eigentlichen Bestimmung ledig. Nunmehr ist beabsichtigt, diese acht Dampfer nach erfolgtem Umbau und entsprechender Instandsetzung zur Überführung der russischen Kriegsgefangenen von Japan nach Rußland zu benutzen. Die Schiffsführer sind sämtlich Russen, desgleichen der größte Teil der Besatzungen.

In der Geschoßfabrik der Obuchofffabrik in St. Petersburg ist vor einiger Zeit eine Erklärung des Direktors ausgehängt, in der es heißt, daß durch den Austritt zweier Ingenieure die Anfertigung von Geschossen vollkommen unmöglich geworden ist. „Vor ihrem Weggange — sagt der Chef der Fabrik, Generalleutnant Wlarsjew — hatte ich gebeten, daß die weggehenden Herren geeignete Techniker belehren möchten, damit die Fortsetzung der Arbeiten gesichert sei. Leider wurde diese Bitte nicht erfüllt, da anscheinend den betreffenden Ingenieuren mit Gewalttätigkeit gedroht wurde. Da bei diesem schwierigen Arbeitsgebiet kaum auf einen baldigen Ersatz gehofft werden darf, so ist die weitere Anfertigung von Geschossen unmöglich, und sehe ich mich zur Entlassung der Arbeiter nach Verlauf von 14 Tagen genötigt.“

Das Torpedoschulgeschwader, das unter dem Befehl des Admirals Tichozki steht, befindet sich gegenwärtig in den finnischen Gewässern. Das Geschwader besteht aus dem alten Linienschiff „Ne trou menja“ (Rühr mich nicht an), dem Kreuzer „Afrika“, dem Transportschiff „Europa“, den Kanonenbooten „Miny“, „Dwina“, dem Kreuzer „Possadnik“, sechs großen Torpedobooten. Die bei den Übungen zur Verwendung kommenden Torpedos sind sämtlich alten Modells, während die Schiffe selbst den durch die Erfahrungen des Krieges aufgestellten Anforderungen zur Ausbildung des Personals nicht genügen. Es sei erwähnt, daß „Ne trou menja“ 1864 erbaut ist und nicht einmal Torpedorohre besitzt. Die ehemalige Kaiserjacht „Dershäwa“, die gegenwärtig unter dem Namen „Dwina“ dem Geschwader zugeteilt ist, stellt einen Raddampfer dar, der nicht selbständig fahren kann — er wird nach Kronstadt im Schlepptau gebracht und wieder hinausgeschleppt.

Der Eisbrecher „Jermak“ (Konstruktionen des verstorbenen Admirals Makaroff) hat dieser Tage eine Expedition nach der Jenisseimündung angetreten. Zunächst wird der „Jermak“ den norwegischen Hafen Vardö anlaufen, wo sich ihm mehrere Handelsschiffe anschließen werden. In Alexandrowsk an der Murmanküste werden sich dem „Jermak“ noch die Dampfer des Marineministeriums anschließen, welche ein aus Offizieren und vorgebildeten Mannschaften bestehendes Kommando zur Vornahme von Tiefmessungen und anderen hydrographischen Arbeiten an Bord haben. Der „Jermak“ wird diese Schiffe bis zur Jenisseimündung bringen, wo die Frachten auf Flußfahrzeuge umgeladen werden sollen. Hierauf beabsichtigt das Schiff nach Rußland zurückzukehren. Von der Expedition soll festgestellt werden, wieweit die Einrichtung eines regelmäßigen Verkehrs mit der Jenisseimündung möglich erscheint. Sollte die Expedition in dieser Hinsicht

positive Resultate ergeben, so wären die Folgen besonders jetzt, da Sibirien infolge des Krieges an den notwendigsten Bedarfsartikeln großen Mangel leidet, äußerst segensreich.

Die Ausrüstung der Baikalringbahn wird nach eingegangener Meldung demnächst beendet sein, und alsdann der regelmäßige Verkehr auf dieser Bahn beginnen. Passagiere und Güter werden von Irkutsk nach Svetensk und nach der chinesischen Grenze befördert werden. Der Dampfprahm über den Baikal wird als Hilfsmittel zur Erleichterung des Personen- und Güterverkehrs beibehalten.

— Personal. Die im Laufe des letzten Jahres einberufenen Marinereservisten werden gegenwärtig allmählich wieder entlassen. Wie erinnerlich, wurden die meuterischen Vorgänge im Schwarzen Meer und auch in Libau in Zusammenhang gebracht mit der Anwesenheit einer übergroßen Anzahl Mannschaften, zu deren Beschäftigung Aufsichtspersonal fehlte. Die Agitatoren hätten unter dieser ungeleiteten Masse reiches Feld der Tätigkeit gefunden. Es ist nicht von der Hand zu weisen, daß hierin zum Teil ein Grund des Übels lag, wenn auch nicht der wichtigste. Es wurde später die Anhäufung der Marinemannschaften in den Marinegarnisonen damit zu entschuldigen gesucht, daß die erste Mobilmachung im Frühjahr 1904 die Einberufung dreier Jahrgänge Reservisten nötig gemacht habe, daß aber der unglückliche Verlauf des Krieges in Ostasien die geplante Verwendung unmöglich gemacht habe.

Die Mannschaften der vier Schiffe, welche sich in der Schlacht in der Koreastraße dem Feinde ergeben haben, „Imperator Nikolai I.“, „Orel“, „Generaladmiral Apraxin“, „Admiral Ssenjawin“, haben einem Marinebefehl zufolge die Bänder von ihren Mützen mit den Namen dieser Schiffe abzugeben. In Zukunft dürfen Mützen mit diesen Inschriften nicht mehr getragen werden.

Über die Reorganisation des Marinekadettenkorps ist in letzter Zeit mancherlei beraten, entschieden und wieder eingeschränkt worden. Die hauptsächlichsten Mängel, welche dieser Anstalt bisher anhafteten, sind Einseitigkeit der Zulassung von Zöglingen und mangelhafte Ausbildung. Die unglücklichen Ereignisse des Krieges zur See forderten natürlich eine lebhafte Erörterung der Schuldfrage an der ganzen Katastrophe heraus, und vorweg richteten sich die meisten Angriffe gegen die Pflanzschule der Seeoffiziere. Es scheint, daß eine Prüfung der dort herrschenden Verhältnisse auch sehr bald eingesetzt hat, denn schon seit einiger Zeit sind die beabsichtigten Verbesserungen bekanntgegeben worden. Vor allem soll künftig der Eintritt in die Kadettenschule Söhnen aller Klassen auf Grund einer Eintrittsprüfung gestattet sein. Ein Teil der Stellen soll allerdings den Söhnen des Adels und der Seeoffiziere vorbehalten bleiben. Aber gerade diese einen besseren Ersatz versprechende Bestimmung soll nun wieder nur auf dem Papier stehen bleiben, die Verwirklichung wird erst von einer nochmaligen Allerhöchsten Entschließung abhängig gemacht. Was den Ausbildungsgang betrifft, so wird das Marinekadettenkorps in zwei selbständige Anstalten geteilt werden: in ein Marinekadettenkorps nach dem Muster der Landkadettenanstalt und in eine höhere Marineschule, in welche die Absolventen der erstgenannten Anstalt treten sollen, und wo die zukünftigen Seeoffiziere Gelegenheit haben werden, sich diejenigen Sonderkenntnisse anzueignen, die gegenwärtig Gegenstand der Kronstädter Minen- und Artillerieschulen für Offiziere sind. Das neue Marinekadettenkorps soll derart vergrößert werden, daß es jährlich mehr als 100 Offiziere entlassen kann.

Nach Beendigung des Krieges wird eine bedeutende Verringerung des Offizierbestandes der Marine in allen Teilen durch Verabschiedung vorgenommen werden. Außer einer besonders sorgfältigen Sichtung unter den verschiedenen Offizierkorps kommt noch in Betracht, daß infolge des langen Krieges die regelmäßig einlaufenden Abschiedsgesuche nicht zur Entscheidung vorgelegt werden konnten.

Der Zar hat nunmehr das Erkenntnis des gegen den Admiral Nebogatoff und seine Untergebenen abgehaltenen Kriegsgerichts bestätigt. Danach sind sowohl

Admiral Nebogatoff als auch die Kommandanten der Schiffe „Imperator Nikolai I.", „Admiral Ssenjawin" und „Generaladmiral Apraxin" wegen Übergabe dieser Schiffe an den Feind, ohne das Äußerste in der Verteidigung geleistet zu haben, aller militärischen Ehren und Rechte verlustig erklärt. Gegen alle übrigen Offiziere dieser Schiffe wird die kriegsgerichtliche Untersuchung nach ihrer Rückkehr aus der Gefangenschaft eingeleitet werden. Die Namen der entlassenen Kommandanten sind Kapitän 1. Ranges Smirnow I, Grigoreff I und Lischin. Der Kommandant des Linienschiffes „Orel" war zur Zeit der Übergabe schwer verwundet. Gegen seinen Vertreter, den Kapitän 2. Ranges Schwede, sind die Verhandlungen noch im Gange.

Nach dem Etat sind jetzt vorhanden: 12 Admirale, 21 Vizeadmirale, 34 Konteradmirale. Diese Zahlen sollen demnächst auf 12 — 16 — 21 festgesetzt werden. Infolge der traurigen Vorgänge bei der Flotte des Schwarzen Meeres sind Vizeadmiral Krüger, Konteradmiral Wischnewetzki, der Kommandant des Linienschiffes „Georgi Pobjedonossez", Kapitän 1. Ranges Gusewitsch sowie der Kommandant des Schulschiffes „Prut", Kapitän 1. Ranges Baranowski, mit Pension und der Erlaubnis zum Tragen ihrer Uniform verabschiedet worden.

⚜

Italien. Schiffsbewegungen. Die amerikanische Station wird durch den Zutritt eines besonderen Flaggschiffes, des geschützten Kreuzers „Fieramosca", der am 12. September mit Kontreadmiral Orestis von Spezia in See gegangen ist, von jetzt ab mit 3 Schiffen besetzt sein.

„Marco Polo" ist am 5. September, von Hakodate kommend, in Jokohama eingelaufen. „Sardegna" und „Giovanni Bausan" sind von Kreta wieder nach Italien zurückgekehrt. Ende August wurde das Torpedofahrzeug „Caprera" zum Schutz der italienischen Staatsangehörigen nach Mytilene entsandt.

— Flottenvorlage. Die im 6. Heft d. Js. besprochene Flottenvorlage des Marineministers Mirabello ist am 21. Juni mit 190 gegen 48 Stimmen in der Kammer angenommen worden. Nach der Vorlage erhält die italienische Marine, die in Bau befindlichen Schiffe und Fahrzeuge eingerechnet, bis zum Jahre 1909 folgenden Zuwachs:

4 Linienschiffe Typ „Vittorio Emanuele",
4 Panzerkreuzer Typ „San Giorgio",
1 Blockadeschiff,
14 Torpedobootszerstörer,
42 Hochseetorpedoboote zu 215 Tonnen,
12 Unterseeboote.

Die Gesamtsumme der bis zum Jahre 1917 sich erstreckenden jährlichen Etatsvermehrungen, die dem Neubaufonds zufließen, beträgt etwa 150 Millionen Mark.

— Personal. Kontreadmiral Orestis ist am 1. Juli von der Stellung eines diensttuenden Generaladjutanten des Königs entbunden und zum Chef des ozeanischen Geschwaders ernannt worden. Dieser Posten war seit der im März erfolgten Abberufung des Vizeadmirals Grenet, dessen Flagge der Panzerkreuzer „Marco Polo" in Ostasien trug, unbesetzt geblieben. Kontreadmiral Orestis heißte am 11. September seine Flagge auf dem neuen Flaggschiff des ozeanischen Geschwaders „Fieramosca".

— Marineschule. Von den zur Aufnahmeprüfung zugelassenen Bewerbern haben nur 18 die Prüfung bestanden. Bei dem größeren Teile der Aspiranten entsprachen die Leistungen im italienischen Aufsatz nicht den Anforderungen. Im November findet eine Ergänzungsaufnahmeprüfung statt.

— Schiffsjungen. Die beabsichtigte Einstellung von 250 Schiffsjungen ist bekanntgegeben worden. Die Bewerber dürfen nicht unter 15½ und nicht über 17½ Jahre alt sein.

— Neubauten. Der Marineminister hatte ein Preisausschreiben für ein Projekt zu einem neuen Linienschiffstyp erlassen, in welchem besondere Bedingungen über Artillerie, Panzerung und Geschwindigkeit gestellt waren. Eine größere Anzahl höherer Offiziere des Geniekorps beteiligte sich an der Lösung dieser Aufgabe und reichte die Entwürfe dem Ministerium ein. 5 Offiziere sind jetzt ermächtigt worden, mit den Schiffsrumpfmodellen ihrer Projekte auf der Versuchsstation Vorversuche anzustellen.

— Stapellauf. Am 10. September fand in Castellamare der Stapellauf des Linienschiffes „Napoli“ unter den üblichen Feierlichkeiten statt. Das Mittelmeergeschwader wohnte vollzählig vor Castellamare dem Stapellauf bei. Den Taufakt vollzog die Herzogin von Aosta. Der Stapellauf selbst ging ohne Störung vonstatten. Mit „Napoli“ ist jetzt das dritte Linienschiff des „Vittorio Emanuele“-Typs zu Wasser; „Regina Elena“ verließ am 19. Juni vorigen Jahres, „Vittorio Emanuele III.“ am 12. Oktober vorigen Jahres die Bauhelling. Das vierte Linienschiff dieser Klasse, „Roma“, wird, obgleich mit allen Kräften an der Fertigstellung gearbeitet wird, nicht vor September nächsten Jahres zum Stapellaufe bereit sein. „Napoli“ stand nicht ganz 2 Jahre auf Stapel; das Schiff wurde am 18. September nach Genua geschleppt, wo der weitere Ausbau Privatfirmen übertragen ist.

Die hauptsächlichen Bau- und Armierungsangaben des Typs sind folgende: Länge zwischen den Perpendikeln 132,6 m, Totallänge 144,6 m, Breite 22,4 m, mittlerer Tiefgang 7,87 m, Tonnengehalt 12 624 Tonnen; Maschinen: zwei Dreifach-Expansionsmaschinen; Kessel: 22 Wasserrohrkessel System Babcock und Wilcox; Maschinenleistung: 15 200 Pferdestärken bei natürlichem Zuge, 19 000 Pferdestärken bei Forcierung; Kohlenfassungsvermögen: normal 1000 Tonnen, Höchstkohlenfassungsvermögen 2000 Tonnen; voraussichtliche Geschwindigkeit 21,5 bis 22 Seemeilen; Aktionsradius bei normalem Bunkerinhalt und 12 Seemeilen Fahrt 5000 Seemeilen, Aktionsradius bei voller Zuladung und 12 Seemeilen Fahrt 10 000 Seemeilen. — Armierung: zwei 30,5 cm in zwei Drehtürmen, zwölf 20,3 cm in sechs Drehtürmen, sechzehn 7,6 cm, zwei 7,5 cm, zehn 4,7 cm, zwei Maschinengewehre, vier Torpedorohre. — Panzerung: Gürtelpanzer über die ganze Länge des Schiffes: Höhe 2,80 m, Dicke 100, 200, 250, 200, 100 mm; Batteriepanzer: Höhe 2,40 m, Dicke 200 mm; Kasemattpanzer: 200 mm; Traversen 200 mm, Splitterwände 50 mm, Panzerdeck 80 mm, Panzerung der Türme der 30,5 cm und 20,3 cm 200 bis 150 mm, Schutz der leichten Artillerie 80 mm, Panzerung des Kommandoturms 250 mm. — Besatzung: 36 Offiziere, 679 Mannschaften. Besatzung als Flaggschiff: 44 Offiziere, 761 Mannschaften.

Das Linienschiff „Benedetto Brin“ hat seine Probefahrten beendet. Bei einer Maschinenleistung von 15 600 Pferdestärken wurde eine Geschwindigkeit von 18 Seemeilen (106 Umdrehungen) erzielt; die höchste erreichte Maschinenleistung waren 20 400 Pferdestärken.

Die durch den Stapellauf des Linienschiffes „Napoli“ in Castellamare freigewordene Helling wird für den Bau des Panzerkreuzers „San Marco“ vorbereitet.

Auf der Pattison-Werft bei Neapel lief am 17. August das Hochseetorpedoboot „Pegaso“ als das erste der hier bestellten 10 Boote von Stapel. Totallänge 50,4 m, Breite 5,3 m, Tonnengehalt 208 Tonnen; Armierung: 3 Rohre, mehrere leichte Geschütze. Das Boot lief, vom Ruder abgesehen, mit voller Ausrüstung von Stapel. Es wurde sofort mit Probefahrtsbesatzung in Dienst gestellt. Bei den Probefahrten wurde bis jetzt eine Geschwindigkeit von 25,8 Seemeilen erreicht.

Auf der Werft Schichau ist ein Teil der bestellten 6 Boote fertig. Eine Kommission ist zur Teilnahme an den Maschinenerprobungen ernannt worden.

— Manöver in der Straße von Messina. Am 7. September wurde die Fahrt des Reservegeschwaders von Tarent nach Gaeta zum Gegenstand eines Manövers für die Befestigungswerke gemacht. Das Geschwader, das bei Nacht die Straße zu forcieren versuchte, wurde von den Scheinwerfern entdeckt und gezwungen, nach Süden abzudrehen.

— Flottenmanöver. Am 20. September beginnt in den Gewässern zwischen Korsika, Sardinien und der italienischen Westküste ein größeres Flottenmanöver, zu welchem das Mittelmeergeschwader, das Reservegeschwader und mehrere Torpedobootsverbände herangezogen werden. Die Oberleitung des Manövers ist dem Herzog von Genua übertragen, der sich auf dem Artillerieschulschiff „Lepanto" einschiffte. Das Manöver, dem in Marinekreisen sehr reges Interesse entgegengebracht wird, besteht im allgemeinen darin, daß eine rote Partei (Reservegeschwader), die gezwungen war, sich nach Maddalena zurückzuziehen, versuchen soll, binnen 6 Tagen den einschließenden Ring der blockierenden blauen Partei (Mittelmeergeschwader) zu durchbrechen. Ein ähnliches Manöver hat bereits früher unter Vizeadmiral Racchia stattgefunden. Während damals die Hauptrolle lediglich den Torpedobooten zugedacht war, besteht jetzt die Absicht, durch die Zerstörer und Torpedoboote die Entscheidung vorbereiten zu lassen und dann diese durch einen Kampf der Linienschiffe und Kreuzer herbeizuführen, wobei größere Torpedobootsmassen unterstützend mitwirken.

Als Manövergrenzen gelten: im Norden eine Linie Leuchtturm Razzoli—Leuchtturm Livorno und im Süden eine Linie Kap Carbonara—Mündung des Garigliano.

Die Zusammensetzung der Parteien ist folgende:

Blaue Partei.	Rote Partei.
Sammelplatz: Gaeta.	Sammelplatz: Maddalena.
Führer: Vizeadmiral Gualterio.	Führer: Kontreadmiral Bettólo.
Linienschiffe: „Regina Margherita" A, „Benedetto Brin", „Ammiraglio di St. Bon", „Emanuele Filiberto".	Linienschiffe: „Dandolo" A, „Sardegna", „Ruggero di Lauria", „Francesco Morosini", „Sicilia".
Panzerkreuzer: „Vettor Pisani" A, „Francesco Ferrucio", „Giuseppe Garibaldi", „Varese".	
Torpedofahrzeuge: „Agordat", „Coatit".	Torpedofahrzeuge: „Tripoli", „Iride".
Torpedobootsjäger: „Nembo", „Turbine", „Aquilone", „Borea", „Zeffiro", „Espero".	Torpedobootsjäger: „Freccia", „Lampo", „Dardo", „Strale", „Euro", „Ostro".
	Hochseetorpedoboote: „Avvoltoio", „Aquila", „Falco", „Nibbio", „Sparviero".
4 Torpedobootsdivisionen, dargestellt durch je 1 Torpedoboot 2. Klasse.	4 Torpedobootsdivisionen, dargestellt durch je 1 Torpedoboot 2. Klasse.
Trosserfahrzeug „Terere".	
Schlepper „Ciclope" und „Ercole".	

Die Zusammenziehung der beiden Parteien fand am 14. September statt. Auf den Schiffen beider Parteien sind Unparteiische eingeschifft. Die Funkentelegraphen- und Semaphorstationen werden sich an dem Manöver beteiligen.

— Die fertige Flotte. In das Dispositionsverhältnis sind übergeführt worden: „Andrea Doria“, „Etna“, Tender des Torpedoschulschiffes, in Spezia, „Giovanni Bausan“ in Venedig, „Minerva“ in Tarent.

Das Linienschiff „Sicilia“ und der Panzerkreuzer „Carlo Alberto“ sind aus dem Mittelmeergeschwader ausgeschieden, „Sicilia“ ist zum Reservegeschwader getreten. „Andrea Doria“ ist aus dem Reservegeschwader ausgetreten. „Benedetto Brin“, „Francesco Ferruccio“ und „Agordat“ sind in das Mittelmeergeschwader eingestellt worden.

Die Abreise des geschützten Kreuzers „Fieramosca“ nach Amerika erlitt eine längere Verzögerung, da auf der Überfahrt von Tarent nach Spezia Unregelmäßigkeiten im Maschinenbetriebe konstatiert wurden. Der Minister ordnete den umgehenden Ersatz der defekten Maschinenteile sowie eine eingehende Untersuchung des Falles an. Am 8. September fand in Spezia eine Probefahrt statt, die zufriedenstellende Resultate lieferte. Die neuen Maschinen sollen dem Schiffe bei Forcierung eine Geschwindigkeit von 19 Seemeilen geben, während früher nur 14 bzw. 16,9 Seemeilen erreicht wurden.

— Panzer für die Neubauten. Die verbreitete Nachricht, daß die in Bau befindlichen Linienschiffe als Panzer in Deutschland gefertigte Krupp-Panzerplatten erhalten sollen, trifft nicht zu. Es ist bis jetzt noch keine Entscheidung in dieser Hinsicht getroffen, da der Marineminister noch nicht die Berichte über die in Muggiano stattgehabten Schießversuche gegen Terni-Platten erhalten hat.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Naturgemäß standen in letzter Zeit die Friedensverhandlungen in Portsmouth und die wichtige Rolle, welche der Präsident der Union dabei spielte, im Vordergrund aller Zeitungsbesprechungen, und ebenso natürlich kommt man dabei zu dem Ergebnisse, daß, wie immer die Folgen des ostasiatischen Krieges sein mögen, die zukünftige Stellung der Union den weiteren Ausbau der Flotte gebieterisch verlangt. Wenn auch die Stimmen vorerst noch vereinzelt zu Worte kommen, welche einen Krieg zwischen den Vereinigten Staaten und Japan um die Vorherrschaft im Stillen Ozean prophezeien, und wenn auch neuerdings viele in einem englisch-französisch-amerikanischen Bündnisse die sicherste Gewähr für die Aufrechterhaltung des Weltfriedens und im besonderen des Friedens in Ostasien erkennen wollen, so ist man sich doch in den weitesten Kreisen darüber klar, daß die Union dabei nur dann die ihr zukommende Rolle als Hüterin dieses Friedens mit Erfolg spielen kann, wenn sie ihre militärische Stellung in Ostasien verstärkt. Das ist folgerichtig nur möglich, wenn die Flotte soweit vergrößert wird, daß neben dem organischen Ausbau der heimischen Flotte die Streitkräfte in Ostasien angemessen vermehrt werden können, und sodann durch Befestigungsanlagen in den Philippinen, welche den Besitz dieser Inseln selbst sichern und gleichzeitig dem ostasiatischen Geschwader eine ausreichende Basis schaffen. Immerhin befürwortet man neuerdings die Schaffung einer Eingeborenen-Armee in den Philippinen, für welche dort nach den günstigen Erfahrungen, welche man mit den Philippine scouts gemacht haben will, die Verhältnisse jetzt reif sein sollen.

Was die englisch-französisch-amerikanische Entente anlangt, so wird es als symptomatisch bezeichnet, daß in nächster Zeit ein englisches Geschwader (unter dem Befehle des Prinzen Ludwig von Battenberg) und ein französisches Geschwader, dieses zur Teilnahme an den Feierlichkeiten der Beisetzung John Paul Jones, die Union besuchen werden, und daß gleichzeitig einflußreiche Blätter wie die „New York Sun“, welche sich bisher nach der Mahnung Washingtons gegen jedes Bündnis mit auswärtigen Mächten mit Entschiedenheit verwahrt haben, sich jetzt für ein solches aussprechen. „Bei diesen Völkern finden wir die weitestgehende Entwicklung bürgerlicher und religiöser

Freiheit, den höchsten Ausdruck von Intelligenz, Kunst und geschäftlichem Unternehmungsgeist und das Ideal diplomatischer und staatsmännischer Ehrenhaftigkeit.“ Es wird ferner behauptet, daß die Interessen dieser drei Völker nirgendwo kollidieren, nachdem die früheren Gegensätze zwischen Frankreich und England durch den neuen Vertrag zwischen beiden Ländern beseitigt worden seien. Die Zeit sei daher reif, und die Verhältnisse lägen günstig für eine Vereinigung dieser drei Nationen zum Zwecke der Einschränkung der Kriegsrüstungen, der Ausdehnung von Schiedsgerichten und der Befestigung des Weltfriedens.

Es ist nicht ohne Humor, daß diese Anschauungen von demselben „Army and Navy Journal“, wenn auch ohne direkte eigene Stellungnahme, weiter verbreitet werden, welches der Verstärkung der eigenen Rüstung unablässig und entschieden das Wort redet. Das Blatt verkündet als sicher, daß die nächste Kongreßtagung für Armee und Flotte eine besonders wichtige sein werde. Den Verwaltungen beider Dienstzweige sei von hervorragenden Kongreßmitgliedern die Versicherung gegeben worden, daß die Aussichten für militärische Forderungen sehr günstige seien trotz des beträchtlichen und wachsenden Defizits im Schatze. Der Krieg im fernen Osten habe einen tiefen Eindruck auf das Volk gemacht, und die Kongreßmitglieder seien allgemein davon überzeugt, daß sie durch Bewilligungen für die Vergrößerung der Flotte und für die Verbesserung des Heeres nur dem Willen ihrer Wähler entsprechen würden. Wahrscheinlich würde aber die Flotte davon den größeren Vorteil haben. Der Marinesekretär soll auch bereits ausgesprochen haben, daß er dem Kongresse Vorlagen von größter Wichtigkeit machen werde. Er wünscht eine größere Flotte und ist der Ansicht, daß die Flottenvermehrung nach den modernsten Grundsätzen erfolgen und hauptsächlich Linienschiffe und große Panzerkreuzer umfassen müsse. Man erwartet aber auch angesichts der wichtigen Rolle, welche die Torpedobootszerstörer im russisch-japanischen Kriege gespielt haben, Forderungen für die Vermehrung dieser Schiffsklasse trotz der Tatsache, daß hervorragende Offiziere dieser Waffe nur geringe Bedeutung beilegen.

Wenn der letzte Kongreß sich den Forderungen des Marinedepartements gegenüber wenig entgegenkommend gezeigt habe, so läge das daran, daß die Beschlußfassung **vor** der Schlacht in der Koreastraße erfolgt sei, und daß das Volk das Wesen des Defizits nur unvollkommen verstanden habe. Jetzt aber, da der Krieg beendet sei und Japan als Sieger daraus hervorgehe, würde die Notwendigkeit einer stärkeren Flotte, welche imstande sei, den zunehmenden Handel zwischen der Union und dem Osten zu schützen, tiefer empfunden und besser verstanden. Ein ferneres Argument für den Flottenausbau sei es, daß die älteren Schiffe minderwertig würden, und daß das wachsende Verständnis im Lande fordere, daß sie durch erstklassige Schiffe ersetzt würden. Weitere Forderungen werden die durchaus notwendige Vermehrung und Verjüngung des Offizierkorps betreffen, und schließlich werde auch der Fortfall des schädlichen Unterschiedes von 15 v. H. zwischen Land- und Bordgehalt der Seeoffiziere, welcher diese am Lande schlechter stelle als die Landoffiziere, gefordert werden.

Die Forderungen für die Armee werden in der Hauptsache die Reorganisation und Vermehrung der Artillerie umfassen. Der Präsident wünscht dringend die Einteilung der Feldartillerie in Regimenter und eine Vermehrung der Batterien. Man hofft fernerhin, daß die längst befürwortete Trennung der Küstenartillerie von der Feldartillerie erfolgen und eine Vermehrung des Personals der ersteren um 1500 Mann nebst den erforderlichen Offizieren bewilligt werden wird. Von einer Unterstellung der Küstenartillerie unter die Marine, welche von letzterer gewünscht wird, ist anscheinend nicht die Rede.

Mit Bezug auf die Philippinenpläne wird berichtet, daß für ihre Durchführung die Reise der Parlamentsmitglieder, welche sich dem Kriegssekretär **Taft** auf der Fahrt nach dem Fernen Osten angeschlossen haben, ein ausgezeichnetes Ergebnis gehabt habe. Es sei gelungen, diejenigen Parlamentarier, welche früher dem Imperialismus und der

Behauptung der Philippinen feindselig gegenüber gestanden hätten, vollkommen zu bekehren und ihnen die Überzeugung beizubringen, daß diese Inseln tatsächlich die Seegrenze der Union gegenüber Störungen des politischen Zustandes im Fernen Osten bildeten. Im Falle eines Krieges mit einer europäischen Macht stellten sie einen der wichtigsten Vorposten der nationalen Verteidigung dar, und man müsse sich daher entscheiden, ob man sie mit aller Macht halten oder ohne Kampf aufgeben wolle. Obgleich sie aber schon seit sieben Jahren den Vereinigten Staaten gehörten und diese wiederholt erklärt hätten, sie behalten zu wollen, sei tatsächlich noch nichts für ihre Behauptung geschehen, ja es gäbe dort noch nicht einmal einen Hafen, welcher einem feindlichen Geschwader auch nur den Schein eines Widerstandes bieten könne! Die Verteidigung der Philippinen läge daher ausschließlich auf den Schultern der Flotte, und diese besitze daselbst nicht einmal eine geeignete Basis. Die Sicherung der amerikanischen Interessen im fernen Osten erfordere daher gebieterisch die ungesäumte Ausführung weitgehender militärischer Maßnahmen, und wenn sie 50 Millionen Dollars jährlich kosten sollten, wenn man nicht einer anderen unternehmenden Macht die Herrschaft überlassen wolle.

Große Beunruhigung hat ferner die weiter unten ausführlicher erwähnte Kesselexplosion auf dem Kreuzer „Bennington“ hervorgerufen. Abgesehen von der Frage, ob der Zustand der Kessel dieses Schiffes wie vielleicht auch anderer Schiffe Bedenken erwecken müßte, gewinnt die Ansicht immer weitere Verbreitung, daß die technische Ausbildung und Erfahrung des Ingenieurpersonals eine durchaus ungenügende ist, und daß man in der Verschmelzung des Maschineningenieur- mit dem Seeoffizierkorps einen großen Fehler gemacht hat. Die Zahl der Gegner dieser Maßnahme wächst zusehends, und es tritt immer lauter die Forderung nach einer Trennung dieser Branchen auf, welche in früherer Zeit der amerikanischen Flotte das beste Ingenieurkorps der Welt gesichert habe. Höchstens will man noch die gemeinsame Vorbildung, wie sie neuerdings in der englischen Marine eingeführt ist, zulassen, während andere dafür stimmen, daß das Ingenieurkorps, wie früher, von der Pike auf gesondert dienen soll und man ehrgeizigen Aspirationen seiner Angehörigen dadurch gerecht werden könne, daß man ihnen wie in England die Rangbezeichnungen der Seeoffiziere mit einem entsprechenden Zusatze verleiht. Es ist immerhin wahrscheinlich, daß der Widerstand der Anhänger des jetzigen Systems der Forderung der Trennung beider Korps weichen wird, wenn auch der neue Marinesekretär dieser Maßregel noch nicht geneigt zu sein scheint.

— Personal. 1. Die Kontreadmirale Higginson, Clark und Barclay sind verabschiedet worden, und die Kapitäne zur See Longnecker und Perry wurden zu Kontreadmiralen befördert. Die Flotte verliert in den beiden erstgenannten verabschiedeten Admiralen zwei besonders verdienstvolle Flaggoffiziere, von welchen Higginson längere Zeit an der Spitze der nordatlantischen Flotte stand, während Admiral Clark sich besonders als Kommandant des Linienschiffes „Oregon“ während des spanischen Krieges einen Namen gemacht hat. Bekanntlich gelang es ihm, sein Schiff vom Stillen Ozean nach Westindien rechtzeitig überzuführen, um bei der Vernichtung des Geschwaders Cerveras vor Santiago mitzuwirken.

2. Der durch die zahlreichen Verabschiedungen dieses Sommers gesteigerte Offiziermangel hat dazu geführt, daß ein großer Teil der mehr oder weniger zwangsweise verabschiedeten Offiziere gegen ihren Wunsch im Dienste festgehalten werden mußte.

3. Der Präsident hat sich in einem scharfen Erlasse gegen die „promotion by influence“ ausgesprochen und angedeutet, daß Beförderungen und Kommandierungen von Offizieren usw. lediglich nach Maßgabe der Leistungen und auf Grund der Personalberichte erfolgen sollen. Die Einwirkung von Parlamentariern und sonst einflußreicher Persönlichkeiten auf die Laufbahn der Offiziere soll nicht nur grundsätzlich, sondern auch in der Praxis absolut ausgeschlossen sein.

4. Nachdem der mit dem 1. Juli d. Js. in Kraft getretene neue Etat eine Erhöhung des Personalbestandes der Marineinfanterie um 1200 Mann vorgesehen hat,

fehlen an der etatmäßigen Stärke dieses Korps noch 1800 Mann, da das Manko am Schlusse des vorigen Rechnungsjahres noch 600 Köpfe betrug. Das hatte zum Teil darin seinen Grund, daß es an Geldmitteln für die Anwerbung fehlte. Es soll jetzt mit den Mitteln des neuen Etats energisch an die Auffüllung herangetreten werden.

5. Zur Ausbildung von Anwärtern für die Zahlmeisterlaufbahn ist in Washington eine Zahlmeisterschule errichtet worden, in welcher zunächst 24 Aspiranten Aufnahme gefunden haben.

6. Für die Flotte wird jetzt auch die Errichtung eines Signalkorps gefordert. Während ein solches bisher nur für das Heer besteht und erfolgreiche Dienste getan hat, wird in der Flotte das Signalpersonal aus den Matrosen entnommen. Die Wichtigkeit des Signaldienstes erfordert aber gerade für die Flotte ein besonders geschultes Personal.

7. Für die Ausbildung in der Funkentelegraphie ist auf der Werft zu Brooklyn eine besondere Schule eingerichtet worden, in welcher während dreier Monate allgemeiner Unterricht über Elektrizität und in einem weiteren Monate Spezialinstruktion über Funkentelegraphie erteilt wird. Nach Ablauf des viermonatigen Kursus wird eine Prüfung abgehalten. Die Mannschaften, welche die Prüfung bestanden haben, erhalten eine erhöhte Löhnung, welche von 30 Dollars (Matrosen erhalten nur 16 Dollars monatlich) bis 70 Dollars wächst.

8. Zur Ausbildung des Personals für die unterseeische Verteidigung, welche bekanntlich von der Armeeverwaltung ressortiert, wird eine school of submarine defence zu Fort Totten — New York — errichtet, in welcher Offiziere und Mannschaften in Behandlung und Gebrauch des Marinematerials und der Torpedobatterien unterwiesen werden. Hiermit wird der Unterricht in Elektrizität verbunden. Der Kursus dauert elf Monate (vom 1. September bis 1. August).

9. Zur Weiterbildung der Artillerieoffiziere, besonders mit Rücksicht auf die Küstenverteidigung, wird ferner in Fort Monroe — Va — eine Artillerieschule errichtet, an welcher in einem gleichfalls elfmonatigen Kursus (vom 1. September bis 1. August) in folgenden Fächern unterrichtet wird: Ballistik, Explosivstoffe, Elektrizität, Küsteningenieurwesen und Küstenverteidigung. Mit dieser Schule wird eine solche für Feuerwerker (school for master gunners) verbunden, an welcher Personen des Mannschaftsstandes, welche in einer Prüfung die erforderlichen Elementarkenntnisse nachweisen, in einem vom 1. Oktober bis zum 18. Juni dauernden Kursus in Algebra, Geometrie, Trigonometrie, Artillerie, Küsteningenieurwesen, Zeichnen und Photographieren unterrichtet werden sollen.

10. Der Bericht der Revisionskommission (board of visitors) der Marineakademie schlägt vor, daß der Kursus auf der Marineakademie, sobald der Personalmangel es irgend zuläßt, wieder auf vier Jahre verlängert wird, daß das Schlußexamen im Juni anstatt im Februar stattfinden soll, und daß vom 1. Juli 1906 das Eintrittsalter auf 16 bis 19 Jahre festgesetzt werde. Um ferner die Tätigkeit der Mitglieder der Revisionskommission nutzbringender zu machen, soll diese, wie folgt, zusammengesetzt werden: der Präsident ernennt 7 Mitglieder, von welchen 2 ein Jahr, 2 zwei Jahre und 3 drei Jahre im Amte bleiben. Ferner ernennen der Präsident des Senates 2 Senatoren (1 auf ein Jahr, 1 auf zwei Jahre) und der Sprecher des Repräsentantenhauses 3 Abgeordnete (1 auf ein Jahr, 1 auf zwei Jahre und 1 auf drei Jahre). Der Ersatz für die ausscheidenden Mitglieder erfolgt dementsprechend, so daß der Ausschuß stets Herren enthält, welche bei früheren Besichtigungen Erfahrungen gesammelt haben. Die Mitglieder erhalten Reisekosten und Tagegelder (5 Dollars für den Tag der Anwesenheit bei den Besichtigungen).

11. Während in einem Artikel des „Army and Navy Journal“ die Organisation eines allen Anforderungen genügenden Ingenieurpersonals als „the Navys greatest need“ bezeichnet wird, erklärt der Kontreadmiral Chadwick in einem

Artikel in „Munseys Magazine“ die Einstellung und Ausbildung des für die Flotte überhaupt notwendigen Personals als „the great need of the U. S. Navy“. Nach seiner Berechnung sind von den zur Zeit erforderlichen 1571 Seeoffizieren nur 1064 vorhanden, und von den bei einer Mobilisierung der Flotte erforderlichen 49000 Mannschaften würden 12000 Mann fehlen.

12. Infolge der zahlreichen Beförderungen nach dem starken Abgange in diesem Sommer sind zur Zeit keine Oberleutnants zur See (lieutenants junior grade) vorhanden. Es konnte sogar die etatmäßige Anzahl der Kapitänleutnants (lieutenants) durch Beförderung von Leutnants zur See (Ensigns) nicht aufgefüllt werden, weil die hierzu heranstehenden Offiziere (10) bei der abzulegenden Prüfung in Maschinenkunde durchfielen, in welcher sie sich noch nicht die nötigen Erfahrungen hatten aneignen können. Auch hierin erkennt man einen Beweis dafür, daß das jetzige System der Ausbildung im Ingenieurwesen im argen liegt.

— Artillerie. 1. Nach einer Verfügung des Präsidenten soll über die Schießübungsresultate der Flotte nichts veröffentlicht werden, was über die erzielten Fortschritte ein detailliertes Bild geben könnte.

2. In dem diesjährigen Preisschießen der Flotte hat die asiatische Flottenabteilung den Vogel abgeschossen, indem alle drei ersten Preise (für Linienschiffe, Kreuzer und Kanonenboote) auf sie entfielen, nämlich bzw. auf „Oregon“, „Raleigh“ und „Frolic“. Nur der Preis für Torpedoboote wurde von „Paul Jones“ vom pazifischen Geschwader errungen, welcher auch die besten Resultate im Torpedoschießen aufwies. Von den Linienschiffen folgten als zweites und drittes auch solche von der asiatischen Flotte („Monadnock“ und „Wisconsin“), und das beste Schiff der nordatlantischen Flotte („Kentucky“) war erst das vierte in der Reihenfolge.

3. Ein interessanter Schießversuch fand am 13. August auf dem Schießplatze von Sandy Hook statt. Es wurde aus einem 30,5 cm-Geschütze gegen eine $11^1/_2$zöllige (292 mm) Krupp-Stahlplatte, welche von der Bethlehem Comp. geliefert war, mit der sogen. Isham-Granate geschossen. Letztere war 149,85 cm lang, in zehn Abteilungen geteilt und mit $178^1/_4$ Pfund eines Explosivstoffes gefüllt, welcher aus 90 Prozent Nitroglycerin, 8 Prozent Schießwolle und 2 Prozent Kampfer gebildet war. Die Geschützladung bestand aus 82 Pfund rauchlosen Pulvers und 7 Pfund Zündladung. Hinter der Stahlplatte war eine Wand von zähem Eichenholz von 5 Zoll Stärke und dahinter eine Stahlkonstruktion angebracht, welche eine Bodenzelle eines Linienschiffes darstellte. Das Ganze wurde gestützt durch Pfähle und Balken, welche in Sandmassen eingegraben waren bis zu einer Entfernung von 7,6 m hinter der Scheibe. Letztere hatte etwa 20000 Dollars gekostet. Die Schußentfernung betrug 500 Fuß (152 m). Das Ergebnis war ein negatives insofern, als die Stahlplatte unverletzt blieb, — sie war nur an der Oberfläche ganz flach eingedrückt — und nur die ganze Scheibe etwa 7 Zoll (178 mm) zurückgetrieben wurde. Der Erfinder Mr. Isham verzichtete auf einen weiteren Versuch gegen diese Scheibe und erklärte, er werde bei dem Kriegsamte eine Scheibe beantragen, welche mehr der Wand eines Linienschiffes gleiche. Zeugen des Versuches sprachen sich dahin aus, daß der Schuß einem Linienschiffe keinen Schaden zugefügt haben würde, weil die Elastizität der Schiffskonstruktion dem Gasdrucke bei der Explosion der Granate hinreichend widerstanden hätte.

— Geschwadertätigkeit. Die nordatlantische Flotte befindet sich zur Zeit in der Herbstschießübung. Nach Beendigung derselben in der zweiten Oktoberhälfte sollen die Schiffe auf mehrere Wochen zu Überholungsarbeiten auf die Werften gehen. Es heißt, daß alsdann das Linienschiff „Missouri“ nach Einsetzung eines neuen Zylinders zur asiatischen Flotte übertreten wird. Während der Sommerübungen fand zwischen den Linienschiffen abermals eine Wettfahrt statt, bei welcher die „Missouri“ sich mit 18,5 Knoten als schnellstes Schiff erwies. Die Reihenfolge war im übrigen

„Kentucky", „Kearsarge", „Illinois", „Alabama", „Iowa", „Massachusetts", „Maine". Die Wettfahrt mußte nach 3½ Stunden wegen starken Nebels abgebrochen werden.

Die asiatische Flotte war nach den letzten Nachrichten in ihrer Hauptstärke vor Chefoo zu gemeinsamen Übungen versammelt. Durch Hinzutritt der „Missouri" würde die Linienschiffsdivision auf vier wirkliche Linienschiffe gebracht und der bisher dazu gehörige Monitor „Monadnock" voraussichtlich wie das Schwesterschiff „Monterey" in Reserve gestellt werden.

Das Küstengeschwader war während der Sommermonate zu Ausbildungszwecken für Fähnriche zur See und Marinemilizen durch die Schulschiffe „Atlanta", „Newark", „Hartford" und „Terror" verstärkt worden. Jetzt sind diese Schiffe wieder ausgeschieden, und es ist neuerdings davon die Rede, daß die Monitors „Arkansas", „Nevada" und „Florida" außer Dienst gestellt werden sollen. Ob dieses aus Personalmangel geschieht und damit das Küstengeschwader tatsächlich aufgelöst werden würde, oder ob, wie von anderer Seite behauptet wird, dieses mit dem allmählichen Fertigwerden neuer Linienschiffe die älteren Schiffe des nordatlantischen Linienschiffsgeschwaders übernehmen wird, läßt sich noch nicht erkennen.

Bei dem pazifischen Geschwader, dessen Schiffe während des Sommers größere Kreuzturen bis nach Alaska ausgeführt haben, ist der Kreuzer „Bennington" infolge der großen Kesselexplosion auf längere Zeit ausgefallen. Außerdem ist der Monitor „Wyoming" außer Dienst gestellt worden. Dafür sind der kleine Kreuzer „Concord" und das Kanonenboot „Princeton" zum Geschwader getreten.

Endlich ist der kleine Kreuzer „Nashville" als Stationär für Guantanamo in Dienst gestellt worden, wohingegen die Kreuzer „Topeka" und „Castine" außer Dienst gekommen sind.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. September d. Js.:

Linienschiffe:			Panzerkreuzer:		
„Virginia"	92,9	%	„California"	81,8	%
„Nebraska"	79,6	„	„South Dakota"	80,6	„
„Georgia"	86,4	„	„Tennessee"	84,3	„
„New Jersey"	89,3	„	„Washington"	83,9	„
„Rhode Island"	93,0	„	„St. Louis"	75,7	„
„Connecticut"	86,2	„	„Milwaukee"	80,6	„
„Louisiana"	86,4	„	„Charleston"	99,7	„
„Vermont"	61,4	„	„North Carolina"	15,0	„
„Kansas"	60,1	„	„Montana"	13,0	„
„Minnesota"	71,2	„			
„Mississippi"	38,7	„			
„Idaho"	33,7	„			
„New Hampshire"	18,2	„			

2. Für die beiden vom letzten Kongresse bewilligten Linienschiffe „Michigan" und „South Carolina" sind die Pläne noch nicht fertiggestellt, weil man eine Deplacementsvergrößerung beabsichtigt. Eine solche müßte zunächst wieder vom Kongresse genehmigt werden, weil dieser das Deplacement auf 16 000 Tonnen festgesetzt hat. An zuständiger Stelle, besonders im General Board und im Bureau of Construction and Repair, hält man diese Größe aber nicht mehr für ausreichend. Um eine Armierung von zwölf 30,5 cm-Geschützen zu tragen, welche als diejenige der Zukunft angesehen wird, wird ein Deplacement von mindestens 18 000 Tonnen gefordert. Bei Neubauten sollen dagegen die Gefechtsmarsen in Fortfall kommen.

3. Von den beiden großen Kohlendampfern „Erie" und „Ontario" soll jetzt endlich der erstgenannte auf der Staatswerft New York, der zweite an der pazifischen Küste in Bau gegeben werden.

4. Der frühere Dynamitkreuzer „Vesuvius" ist jetzt zu einem Torpedoversuchsschiffe umgewandelt worden. Der Umbau hat 200 000 Dollars gekostet. Das Schiff führt drei Über- und zwei Unterwassertorpedorohre. Auf Deck sind einige Schnellladekanonen kleinen Kalibers aufgestellt.

5. Während so dieses Fahrzeug eine neue zweckentsprechende Verwendung gefunden hat, ist man noch im Zweifel, was man mit dem in seiner jetzigen Verfassung völlig unbrauchbaren Rammschiffe „Katahdin" beginnen soll. Da schon die Unterhaltung der großen vorhandenen Anzahl minder brauchbarer Fahrzeuge, welche aus den Erwerbungen während des spanischen Krieges herrühren und zu deren Aufgabe man sich noch nicht entschließen kann, große Summen kostet, so plant man zunächst den Verkauf des „Katahdin", obwohl man sich sagt, daß für das eigenartige Fahrzeug jedenfalls kein hoher Preis gezahlt werden wird.

6. Am 12. August ist bei der New York Shipbuilding Comp. zu Camden, N. J., das Linienschiff „Kansas" und am 31. August bei der Fore River Comp. zu Quincy, Mass., das Schwesterschiff „Vermont" vom Stapel gelaufen. Damit ist auch die Vermont-Klasse zu Wasser gebracht, und es stehen von Neubauten an Linienschiffen zur Zeit nur noch auf Stapel „Mississippi", „Idaho" und „New Hampshire".

7. Das Bureau of Construction plant größere Änderungen in der Einrichtung der Kommandotürme auf den Neubauten. Man will einerseits den Panzerschutz verstärken und auf der anderen Seite alle Kommandoelemente, welche in den Türmen selbst nur irgendwie entbehrt werden können, unter das Panzerdeck legen.

8. Auf den Linienschiffen „Illinois", „Kearsarge", „Kentucky", „Iowa" und „Massachusetts" sollen jetzt die Überwassertorpedorohre entfernt werden bis auf eines, welches für Versuchszwecke noch verbleiben soll.

9. Der Panzerkreuzer „Pennsylvania" hat bei der Abnahmeprobefahrt in einer vierstündigen forcierten Fahrt 29 843 Pferdestärken entwickelt und 22,08 Knoten gelaufen. Gefordert waren 23 000 Pferdestärken. Bei einer achtstündigen Fahrt mit natürlichem Zuge wurde ein Durchschnitt von 19,8 Knoten erzielt. Bei der ersten Werftprobefahrt, bei welcher allerdings das Deplacement um 800 Tonnen geringer war und ausgewählte Heizer sowie ausgesuchte Kohle verwendet wurden, waren 22,43 Knoten erreicht worden.

10. Der Panzerkreuzer „West Virginia" erzielte bei einer kurzen forcierten Probefahrt am 4. August 21,5 Knoten.

11. Bei Guantanamo (Cuba) soll eine neue Probefahrtsstrecke abgesteckt werden. Man will dort die Schiffe der nordatlantischen Flotte während des nächsten Winters eine Reihe von Fahrtversuchen vornehmen lassen, um die Geschwindigkeit der Schiffe bei unreinem Boden unter verschiedenen Verhältnissen festzustellen. In Zukunft soll dort ein jedes Schiff der Flotte gleichartige Versuche machen.

12. Das in voriger Nummer (S. 1093, 2) erwähnte Motorboot „Den" soll bei der Probefahrt 36 Knoten gelaufen haben. Das Boot soll nach Plänen von Herreshoff gebaut sein, welcher auch die Maschine entworfen hat. Er hat vier Zylinder und entwickelt 98 Pferdestärken. Bei dem Stapellauf wog das Boot nur 300 Pfund, von welchen 175 auf die Maschine kamen. Der Bootskörper ist aus Fichtenholz mit Mahagonifurnierung auf Aluminiumspanten gebaut und die Bordwand nur $^{3}/_{16}$ Zoll stark. Der Motor ist auf einer Plattform von Aluminium im Bug montiert und mit einer Hütte bedeckt, welche für zwei Personen Raum hat. Der Bronzepropeller mißt 19 Zoll im Durchmesser und hat vier Flügel.

— Unterwasserboote. 1. Am 25. August fanden in Oyster Bay Versuche mit dem Unterwasserboot „Plunger" statt, welche um so größeres Interesse verdienen, als sich Präsident Roosevelt daran beteiligte und sich mit dem Boote längere Zeit unter Wasser aufhielt. Das Wasser war an der Versuchsstelle 12 m tief, nach Ansicht des Kommandanten, Kapitänleutnant Nelson, zu wenig, um die volle Leistungsfähigkeit des

Bootes zu zeigen. Zunächst wurde das Boot versenkt, bis es auf dem Boden stand. Nachdem dem Präsidenten alle Einrichtungen genau erklärt waren, stieg das Boot an die Oberfläche, um für einige Sekunden Umschau zu halten, und tauchte dann sofort wieder. Dieses Manöver wurde einige Male wiederholt. Darauf tauchte das Boot bis 6 m, stoppte die Maschine und tauchte alsdann mit rückwärtsgehender Maschine wieder auf. Hierauf wurde wieder auf 6 m untergetaucht und mit aller Kraft um 16 Strich gedreht, was nur eine Minute erforderte, sodann gestoppt und auf der Stelle gehalten, um zu beweisen, daß das Boot erforderlichenfalls Stunden lang unbeweglich liegen bleiben und auf einen Feind warten könne. Schließlich ließ der Kommandant alle Lichter löschen und verschiedene Manöver ausführen, wobei sich die volle Vertrautheit der Besatzung mit ihren Funktionen auch in absoluter Dunkelheit herausstellte. Der Präsident sprach seine höchste Zufriedenheit mit dem Gesehenen aus. Während der Versuche hielt sich der Schlepper „Apache“ zur Hilfeleistung in der Nähe bereit.

2. Dem Board on Construction liegt zur Zeit eine eigenartige Erfindung zur Prüfung vor, welche nach Angabe ihres Urhebers, des Rittmeisters Fuller, „die ganze Flottenpolitik der Vereinigten Staaten ändern wird.“ Es handelt sich um ein nur von einem Mann zu bedienendes Unterwasserboot, über dessen besondere Einrichtungen natürlich nichts bekannt gegeben wird. Es scheint ein Tauchboot zu sein von acht Tonnen Wasserverdrängung, welches an der Oberfläche 20,34, untergetaucht aber 19,9 Knoten laufen soll bei 150 Pferdestärken. Das Boot soll sich 8 bis 10 Stunden unter Wasser aufhalten können und einen Aktionsradius von 200 Seemeilen besitzen, auch als Depeschenboot verwendet werden können. Es führt einen Torpedo, kann aber nach Rückkehr zum Begleitschiffe in fünf Minuten wieder geladen werden. Das Untertauchen erfolgt ohne Wassereinnahme lediglich durch das Moment des Bootes in 1,5 Sekunden, und die Chancen für Rettung des Mannes bei Beschädigung des Bootes sollen gegenüber denen bei anderen Unterwasserbooten im Verhältnis von 50 : 1 stehen. Wenngleich der Erfinder behauptet, daß die Marine bei Einführung seines „auto-torpedo submarine,“ welches nur 1500 Dollars kosten soll, aller Linienschiffe entbehren könne, steht die Verwaltung derselben begreiflicherweise sehr skeptisch gegenüber. Doch heißt es, daß eine Gesellschaft zur Verwertung des Entwurfs bereits in der Bildung begriffen sei. (Wir enthalten uns jeden Kommentars über diesen phantastischen Entwurf. D. R.)

3. Der Erfinder des Lake-Bootes, Mr. Simon Lake, hat erklärt, daß er infolge der unfreundlichen Behandlung, welche er vonseiten des Marinedepartements erfahren habe, entschlossen sei, seine Geschäfte in der Union abzuwickeln und sich in Berlin dauernd niederzulassen. Er will ein Unterwasserboot bauen, welches 48 Stunden unter Wasser bleiben kann, ohne das Leben der Besatzung zu gefährden, und welches der Linienschiffszerstörer der Zukunft sein werde. Er behauptet, das Lake-Boot sei das einzige Unterwasserboot, welches einen Torpedo lanzieren könne, ohne selbst dabei beschädigt zu werden. Sein Boot habe 137 Fuß (etwa 43 m) tiefer getaucht, als irgend ein anderes in Amerika gebautes Fahrzeug, und sei in einem ausländischen Hafen, welchen er nicht nennen wolle, um ein Linienschiff herumgefahren, ohne von der ganzen zur Beobachtung aufgestellten Besatzung entdeckt zu werden. Er habe daraufhin wertvolle Verträge bereits abgeschlossen.

4. Zur Hilfeleistung bei Unglücksfällen, wie demjenigen des französischen Unterwasserbootes „Farfadet“, ist angeordnet worden, daß alle Unterwasserboote mit je zwei Augbolzen und Schäkeln auf jeder Seite zu versehen sind, durch welche Trossen geschoren bzw. in welche Takel gehakt werden können, um das Boot zu heben. Der „Plunger“ ist bereits damit versehen und bei einem Versuche von einem Schwimmkrahn leicht gehoben worden. Außerdem ist befohlen worden, daß in allen Häfen, in welchen Unterwasserboote stationiert sind, zwei Leichter mit Dampfkrähnen zum Heben versagender Boote vorhanden sein und daß diese Leichter bei Versuchen mit Unterwasserbooten diese begleiten sollen.

— Werften, Docks usw. 1. Das neue große Trockendock auf der Werft Boston ist nunmehr fertiggestellt. Der Bau wurde vor vier Jahren begonnen, aber durch Schwierigkeiten mit den Unternehmern verzögert. Es ist 750 Fuß (228,7 m) lang und 32,8 m breit, also imstande, die größten Schiffe aufzunehmen.

2. Das Trockendock der Werft Norfolk soll auf 750 Fuß (228,7 m) verlängert werden. Die Forderung hierfür wird im neuen Etat beantragt.

3. Das neue große Schwimmdock für die Philippinen wird wahrscheinlich zum 1. Oktober abgeliefert werden. Es werden alsdann noch etwa fünf Monate erforderlich sein, um das Dock vom Chesapeake um das Kap der guten Hoffnung nach seinem Bestimmungsorte zu schleppen.

— Drahtlose Telegraphie. 1. Zu der in voriger Nummer (S. 1094) erwähnten Erfahrung auf dem „Brooklyn“ wird neuerdings angeführt, daß dieses Schiff in der Nacht von einer Landstation auf eine Entfernung von 1100 Seemeilen Depeschen erhalten habe (sehr starke Wellen), aber auf diese Entfernung nicht habe antworten können. Die größte Entfernung für eine Verständigung bei Tage habe 540 Seemeilen betragen.

2. Die Schiffe der nordatlantischen Flotte haben untereinander bis 262 Seemeilen (= einem Durchschnittsetmal) Verständigung erzielt, das Linienschiff „Maine“ mit einer Landstation auf 300 Seemeilen.

3. Die neue Landstation St. Augustine Fl., obwohl noch nicht ganz fertig, hat von Cape Cod auf 930 Seemeilen Depeschen aufgenommen.

4. Der Kreuzer „Minneapolis“ hat während seines Aufenthaltes in Gibraltar von der Station zu Cornwall (England) auf 840 Seemeilen Depeschen aufgenommen, die Chiffredepeschen aber nicht lesen können.

5. Zwischen den Stationen zu Cap Nome und Fort S. Michael (107 Seemeilen) sollen während eines Nachmittags ohne Schwierigkeit 5000 Worte gewechselt worden sein.

6. Bei den Versuchen wurde die auffallende Erfahrung gemacht, daß die besten Resultate nicht bei der Verwendung eines einzelnen Systems gewonnen wurden, sondern bei gleichzeitiger Benutzung von Empfängern und Transmittern verschiedener Systeme. Man glaubt daher vielfach, daß es sich nicht empfehlen wird, zu einem bestimmten Systeme überzugehen, sondern vielmehr, eine geeignete Kombination zu suchen.

— Havarien. Außer einzelnen geringfügigen Grundberührungen und Kollisionen, wie sie überall vorkommen, hat die amerikanische Flotte neuerdings einen Unglücksfall zu verzeichnen, welcher die Bevölkerung außerordentlich erregt hat. Der zum pazifischen Geschwader gehörige 1700 Tonnen große und 1890 gebaute Kreuzer „Bennington“ war am 19. Juli von Honolulu in San Diego, Cal. angekommen und erhielt dort am 20. Juli den Befehl, nach Port Hartford zu gehen und den durch Grundberührung beschädigten Monitor „Wyoming“ nach der Werft von Mare Island zu begleiten. Es wurde daraufhin befohlen, daß am nächsten Vormittag 10 Uhr das Schiff seeklar sein sollte. Nach Feststellung einer besonders gebildeten Untersuchungskommission befanden sich das Schiff und Mannschaft in einem ausgezeichneten, Maschinen und Kessel unter Berücksichtigung ihres Alters in einem guten Zustande. Das Schiff hatte vier Zylinderkessel, anscheinend zwei auf jeder Seite hintereinander angeordnet, so daß Nr. A und B die vordersten, C und D entsprechend die hinteren waren. Nr. C war für die Hilfsmaschinen in Betrieb gewesen, und am 21. Juli morgens wurden die übrigen frisch aufgefüllten Kessel mittels Hydrokineter vorgewärmt. Ungefähr 20 Minuten nach 9 Uhr vormittags zeigte das Manometer von Kessel B 5 Atmosph. Druck, und der beaufsichtigende Oberheizer gab einem anderen Heizer den Befehl, den Lufthahn zu schließen. Während nun der Dampf in den Kesseln stieg, wurde nicht bemerkt, daß das Manometer

von Kessel B, dessen Hahn der vorgenannte Heizer irrtümlich geschlossen hatte, nicht mehr anzeigte. Um 9¾ Uhr wurden die Maschinen angewärmt. Um 20 Minuten nach 10 Uhr wurde bemerkt, daß Feuerung Nr. 1 in Kessel B schwach zu lecken begann, ohne daß es jedoch auffiel, daß der Manometer dieses Kessels nicht funktionierte, und es wurde ein Heizer nach dem Kesselschmied ausgeschickt. Unmittelbar darauf ereignete sich infolge Zusammenbruchs der Feuerbuchse von Kessel B eine furchtbare Explosion. Kessel B wurde von seinen Verbindungen und Fundamenten losgerissen und nach hinten auf Kessel D und mit diesem auf die vordere Maschine geworfen. Da alle Dampfrohre brachen, strömte der Dampf aus allen vier Kesseln in das Schiff. Gleichzeitig begann sich dieses mit Wasser zu füllen, da auch die Bodenventile teilweise abgerissen waren. 65 Personen von der 195 Köpfe starken Besatzung fanden bei dieser Explosion ihren Tod, 40 wurden mehr oder weniger schwer verwundet. Es gelang dem Kommandanten, welcher sich zur Zeit der Explosion noch an Land befand, aber sofort an Bord eilte, das Schiff durch Aufsetzen auf eine flache Stelle zu retten. Es wurde später lenzgepumpt und zur Reparatur nach Mare Island geschleppt. Es sei an dieser Stelle sogleich erwähnt, daß sich der überlebende Teil der Besatzung bei der Bergung der Todten und Verwundeten sowie des Schiffes selbst nach allen Berichten heroisch benommen und eine hervorragende Disziplin gezeigt hat. Als Ursache der Explosion hat die Untersuchungskommission festgestellt, das das Manometer von Kessel B infolge des erwähnten Versehens nicht funktionierte, so daß der ungewöhnlich schnell steigende Dampfdruck nicht beobachtet wurde, und ferner, daß die Sicherheitsventile nicht in Ordnung waren. Als Schuldige wurden in erster Linie die bei der Bedienung des Kessels beschäftigten Mannschaften bezeichnet, welche aber sämtlich bei der Explosion umgekommen sind, sodann aber auch der leitende Ingenieur-Ensign Wade, weil er sein Personal nicht hinreichend beaufsichtigt hat. Ihm wird ferner vorgeworfen, daß er sich gelegentlich der terminmäßigen Untersuchung der Sicherheitsventile nicht persönlich von deren Funktionieren überzeugt, sondern sich auf die ihm gewordene Meldung darüber verlassen hat. Es wird daher eine kriegsgerichtliche Untersuchung gegen ihn beantragt. Der Marinesekretär hat den Ausführungen der Kommission im allgemeinen zugestimmt, jedoch auch noch eine kriegsgerichtliche Untersuchung gegen den Kommandanten, Commander Young, angeordnet, um festzustellen, inwiefern ihn für die Nachlässigkeit und mangelhafte Vorbildung des Maschinenpersonals und die Nichtbefolgung der Vorschriften für Untersuchung und Behandlung der Kessel die Verantwortung trifft.

Abgesehen von der Aufregung über die Beschädigung des Schiffes und den enormen Menschenverlust, hat in der Bevölkerung besonders die Befürchtung Platz gegriffen, daß ähnliche Unregelmäßigkeiten und Nachlässigkeiten, wie sie zweifellos auf der „Bennington“ vorgekommen sind, auch auf anderen und wertvolleren Schiffen noch zu Katastrophen führen könnten, und es wird, wie schon an anderer Stelle erwähnt, hierbei besonders auf die mangelhafte Vorbildung und Erfahrung des Ingenieurpersonals hingewiesen. So soll der erwähnte Ensign Wade erst vor fünf Jahren von der Marineakademie gekommen und nicht Zeit und Gelegenheit gehabt haben, sich die fachmännische Erfahrung anzueignen, welche die Stellung als leitender Ingenieur erforderte. Er war aber überhaupt der einzige höhere technische Vorgesetzte an Bord, und man fürchtet, da das vorhandene Ingenieurpersonal nicht einmal zur etatmäßigen Besetzung der größeren Schiffe ausreicht, daß es in dieser Hinsicht auf anderen kleinen Schiffen vielleicht noch schlechter aussehen könnte. Aus diesem Grunde hat das ohnehin so schmerzliche Unglück auf der „Bennington“ eine Bedeutung gewonnen, welche weit über diesen einzelnen Fall hinausreicht.

— Verschiedenes. 1. Bei der nordatlantischen Flotte werden Versuche vorgenommen, um festzustellen, ob die Beimischung von Anthracit zur Kesselkohle etwa die Verringerung der Rauchentwicklung bewirken könnte. Möglicherweise wird auch eine Änderung der Feuerungseinrichtungen hierdurch notwendig.

2. Neuerdings hat der Ingenieurmajor Gilette, welcher die Panamakanalstrecke bereist hat und früher für einen Niveaukanal stimmte, sich gegen diesen und für einen Schleusenkanal von 100 Fuß Scheitelhöhe mit einem großen Damm bei Gatun ausgesprochen. Er ist der Ansicht, daß man die Schwierigkeiten unterschätzt hat, welche die Abführung der Wassermassen und die Entfernung der Schlickmassen im Chagres-Thale einem Niveaukanale bereiten würde. Ein solcher müßte in dem genannten Thale tatsächlich die doppelte Breite erhalten, wovon die Hälfte von Baggerfahrzeugen eingenommen werden würde. Andere Bedenken findet er in starken Kurven, ohne welche der Niveaukanal nicht gebaut werden könnte und welche die Navigierung im Kanal, besonders auf der atlantischen Seite bei den dort herrschenden starken Winden, sehr erschweren würden. Major Gilette schätzt die Baukosten für einen Niveaukanal von 150 Fuß (45 m) Breite und 35 Fuß (10,7 m) Tiefe auf 230 Millionen Dollars und die Bauzeit auf 10 bis 12 Jahre, während ein Schleusenkanal von 100 Fuß Scheitelhöhe nicht einmal die bereits ausgeworfenen 140 Millionen kosten und in weniger als fünf Jahren fertig sein würde.

3. Die endgültige Beisetzung der Überreste des Seehelden John Paul Jones ist jetzt auf das Frühjahr verschoben worden, weil die hierfür geplante Grabkapelle in der Marineakademie nicht früher fertig sein wird. Die französische Regierung hatte zur Teilnahme an den Beisetzungsfeierlichkeiten die Entsendung eines aus den Panzerkreuzern „Gloire“, „Condé“ und „Amiral Aube“ bestehenden Geschwaders bereits angekündigt.



Dänemark. Der großen nordischen Telegraphengesellschaft in Kopenhagen ist die Konzession für Legung und Betrieb eines Kabels nach Island erteilt worden, womit diese seit Jahren spielende Angelegenheit endlich ihre Erledigung gefunden hat. Das Kabel wird von den Shetlandinseln aus, die mit Schottland in Kabelverbindung stehen, nach den Faröer und weiter nach Island gelegt werden, wo die Landung an der Ostseite erfolgen soll. Von dort läßt die isländische Regierung quer über die Insel eine Landlinie legen. Die Telegraphengesellschaft bekommt für die nächsten 20 Jahre jährliche Zuschüsse von Dänemark und von Island. Die Vorbereitungen zur Legung des Kabels haben schon begonnen. Das Kabel soll am 1. Oktober 1906 dem Verkehr übergeben werden. Die Marconigesellschaft hatte kürzlich in Reykjavik auf Island eine Empfangsstation errichtet und einige drahtlose Telegramme dorthin gesandt, um die Isländer von der Vorzüglichkeit ihres Systems zu überzeugen. Doch hat sie damit keinen Erfolg gehabt.

Schweden. Das Unterseeboot „Hajen“ ist im Laufe des letzten Monats auf der Werft in Stockholm umfassenden Verbesserungsarbeiten unterzogen worden. Sie betrafen insbesondere den Petroleummotor für die Fahrt über Wasser, weil dieser Apparat im letzten Jahre nicht den an ihn zu stellenden Ansprüchen entsprach. Diese Arbeiten waren mit Schwierigkeiten verbunden, weil der Motor nicht aus dem Boot herausgenommen werden konnte, ohne das ganze Boot auseinanderzunehmen. Man hat indessen den gewollten Zweck erreicht, so daß der Motor nunmehr zur vollkommenen Zufriedenheit arbeitet. „Hajen“ ist jetzt mit Probefahrten beschäftigt. Es ist bis jetzt noch nicht entschieden, ob Schweden nach diesem Modell weitere Unterseeboote bauen wird, umsoweniger als Aussicht vorhanden ist, ein zweites Modell käuflich zu erwerben. Seit kurzem steht die schwedische Regierung mit einem amerikanischen Erfinder schwedischer Geburt, Erik Lind, in Unterhandlung über den Ankauf eines von diesem letzteren hergestellten Unterseebootes. Das dafür genommene Patent lautet auf seinen Namen und auf denjenigen des schwedischen Ingenieurs Olan. Das neue Boot, welches sowohl

den „Holland"= wie den „Lake"=Typ übertreffen soll, wird als eines der furchtbarsten Zerstörungswerkzeuge beschrieben. Während die genannten beiden Typs nur von vorn einen Torpedo abschießen können, ist dieses Boot imstande, sieben Torpedos sowohl nach vorn als nach hinten zu entsenden. Außerdem schießt es ein kleines, an einer Stahlleine bugsiertes Geschoß, welches, sobald es die Schiffswand berührt, mittels einer elektromagnetischen Vorrichtung eine Signalglocke in dem Boote in Tätigkeit setzt, worauf man dort durch Druck auf einen Knopf die Sprengung verursachen kann. Ferner ist dieses Boot so eingerichtet, daß es an der Wasseroberfläche entlang gehen kann, ohne vom Feinde gesehen zu werden, indem der aus Panzerstahl hergestellte Turm mit Spiegelglas umkleidet ist, welches die Bewegungen des Wassers widerspiegelt. Das Boot, welches weniger kosten soll als alle bisher bekannten Unterseeboote, soll von der Marine der Vereinigten Staaten angenommen sein.



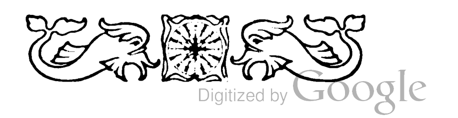
Japan. Schiffsverlust. Ein schwerer Unfall hat unmittelbar nach dem Friedensschluß die japanische Marine betroffen, indem in der Nacht vom 10. zum 11. September das Linienschiff „Mikasa", Flaggschiff des Admirals Togo (15 440 Tonnen, 1900 bei Vickers vom Stapel gelaufen) infolge eines Brandes und der dadurch hervorgerufenen Explosion der Munitionsräume im Hafen von Sasebo gesunken ist. Nähere Nachrichten über die Ursache des Brandes, welcher in der Nähe des Großmastes zum Ausbruch gekommen sein soll und in weniger als 1 Stunde die hinteren Munitionsräume erreicht hatte, sowie über die Umstände, welche es verhinderten, daß man des Feuers Herr wurde und die Munitionsräume rechtzeitig unter Wasser setzte, fehlen noch. Es ist wohl anzunehmen, daß sich zur Zeit der Katastrophe ein großer Teil der Offiziere sowie des mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten Personals auf Urlaub an Land befand. Letzteres gilt jedenfalls für den Kommandanten, welcher sofort an Bord zurückeilte und nach den erfolglosen Rettungsarbeiten erklärte, die Verantwortung für den Unfall auf sich zu nehmen und einen Selbstmordversuch machte.

Bei dem Unfall sind 6 Offiziere und 251 Mann ums Leben gekommen, und 343 weitere Mannschaften, zum Teil von anderen Schiffen zur Hilfeleistung entsandt, haben Verletzungen erlitten, eine auffallend hohe Zahl von Verlusten.

Das Schiff liegt in 11 m Wasser auf ebenem Kiel und man hofft es wieder zu heben, zu welchem Zwecke die nötigen Bergungsapparate aus Port Arthur herbeigeschafft worden sind.

— Hebung gesunkener Schiffe. Am 22. September ist in Port Arthur auch das russische Linienschiff „Retwisan" gehoben worden; die Hebung der „Pobjäda" soll bevorstehen. Der Umstand, daß die schon früher gehobenen „Poltawa" und „Pereswjät" unter eigenem Dampf nach Maizuru bzw. Sasebo gebracht worden sind, scheint die Nachricht zu bestätigen, daß die Russen ihre Schiffe absichtlich und nach sorgfältiger Konservierung der Maschinenteile nur durch Öffnung der Seeventile versenkt hätten, um sie gegen das Artilleriefeuer der Japaner zu schützen und in der Hoffnung, sie später selbst wieder zu heben. Nur „Bajan" hatte Beschädigungen an den Maschinen erlitten und mußte nach Maizuru geschleppt werden.

— Neubenennung genommener Schiffe. Die gehobenen Schiffe haben folgende japanische Namen erhalten: Linienschiffe: „Poltawa" heißt jetzt „Tongo", „Pereswjät" — „Sagami"; Panzerkreuzer „Bajan" — „Aso"; geschützte Kreuzer: „Pallada" — „Tsugaru" und „Warjag" — „Soya".



Verschiedenes.

S. M. S. „Olga".

Mit der letzten Außerdienststellung S. M. S. „Olga" am 29. März 1905 ist ein Veteran aus den Reihen der Flotte geschieden, mit dessen Namen eine Fülle teils stolzer, teils schmerzlicher Erinnerungen verknüpft ist. Es ziemt sich deshalb wohl, dem schönen Schiffe, ehe sein schlanker Rumpf dem Abbruch verfällt, ein kurzes Gedenken zu weihen.

S. M. S. „Olga" gehört zu den Schiffen, die unter General v. Stosch hauptsächlich für den auswärtigen Dienst in die Liste der Kriegsfahrzeuge eingereiht wurden; flottenplanmäßig wurde sie als „Ersatz Augusta" bezeichnet, in ihren Formen war sie ein Schwesterschiff der „Carola", die ihrerseits zu den Vermehrungsbauten des Stoschschen Planes zählte. Diese Schiffsklasse führte ursprünglich eine Armierung von acht 15 cm-Geschützen in Breitseit- bzw. Halbrahmenlafetten sowie zwei leichtere Geschütze und sollte eine höchste Geschwindigkeit von 14 Seemeilen erreichen; die Schiffskörper bestanden aus Eisen mit einer Holzbeplankung. Der Bau der Korvette wurde im Dezember 1878 dem Stettiner „Vulcan" übertragen, der für den Bau vereinbarte Preis betrug 1 700 000 Mark. Im Dezember 1880 war die Korvette zum Stapellauf fertig; derselbe erfolgte am 11. Dezember; die Taufe des Schiffes vollzog der Departementsdirektor in der Admiralität, Admiral Batsch. Im September 1881 konnte die Korvette ihre von der Bauwerft auszuführenden Probefahrten absolvieren, am 6. desselben Monats lief sie in Kiel ein.

Erwähnt sei hier, da das Schiff sein ursprüngliches Aussehen ja längst verloren hatte, daß diese Glattdeckskorvetten mit ihren zwei gelben Schornsteinen auf dem schwarzen, an der Wasserlinie rot abgesetzten Rumpf und der eleganten Barktakelage einen überaus malerischen Anblick gewährten, wie er in dem von grauen Schlachtschiffen erfüllten Kieler Hafen nun schon lange nicht mehr zu finden ist.

Die erste S. M. S. „Olga" zugedachte Verwendung bestand in einer Entsendung nach Westindien, an der S. K. H. Prinz Heinrich von Preußen als Wachtoffizier teilnehmen sollte. Zum Kommandanten der Korvette für diese Fahrt wurde der militärische Begleiter des Prinzen, Korvettenkapitän Frhr. v. Seckendorff, bestimmt; am 1. Oktober 1882 stellte die Korvette in Kiel in Dienst, am 10. trat sie ihre Ausreise an. Am 1. November traf S. M. S. „Olga" in Funchal ein und ging weiter nach Barbados und St. Thomas, ohne daß besondere Ereignisse eintraten. Der prinzliche Wachtoffizier war überall Gegenstand begeisterter Begrüßung sowohl der Eingeborenen wie auch der draußen ansässigen Deutschen, dergestalt, daß schließlich fast der Wunsch laut wurde, es möchte des Fetierens etwas weniger sein. Die weitere Reise führte nach Bahia, Santos und Rio de Janeiro; an letzterem Orte besuchte S. M. der Kaiser von Brasilien das Schiff. Wieder nordwärts gehend, berührte die Korvette Venezuela und Habana und im Frühjahr 1884 trat sie, die Azoren anlaufend, ihre Heimreise an. Zur Begrüßung des heimkehrenden Sohnes und Bruders waren S. K. H. der Kronprinz sowie Prinz Wilhelm nach Kiel geeilt; am 13. März traf das Schiff bei herrlichstem Wetter wieder im dortigen Hafen ein.

Am 21. März wurde die Korvette außer Dienst gestellt, doch erfolgte schon am 1. Oktober 1884 eine erneute Indienststellung unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Bendemann, bei der zunächst nur an die Ausbildung von Vierjährig-Freiwilligen gedacht war. Das Schiff sollte bald eine ernstere Verwendung finden, denn der Zeitpunkt war herangekommen, wo unsere Marine im Dienste der kolonialen Ausbreitung des deutschen Vaterlandes die ersten blutigen Opfer bringen sollte.

Im Kamerungebiete schürte fremde Eifersucht den Aufruhr unter den Eingeborenen, der, die deutschen Handelsniederlassungen bedrohend, zugleich der eben erst aufgerichteten Schutzherrschaft Gefahr brachte. Zur Niederschlagung dieser Empörung ward durch Allerhöchste Ordre vom 30. September 1884 Kontreadmiral Knorr an die Spitze eines Geschwaders gestellt, das, aus den Kreuzerfregatten „Bismarck", „Gneisenau", der „Olga" und „Ariadne" bestehend, schleunigst nach den westafrikanischen Gewässern abgehen sollte. Am 15. Oktober wurde das Geschwader in Wilhelmshaven formiert und passierte ausreisend am 2. November die Linie Dover—Calais. Leider mußte „Olga" schon in Plymouth ihren Ersten Offizier, den Kapitänleutnant v. Trützschler und Falkenstein, krankheitshalber wieder heimsenden, er wurde durch Kapitänleutnant Riedel von S. M. S. „Bismarck" ersetzt.

Am 18. Dezember langten S. M. S. „Bismarck", mit dem Geschwaderchef an Bord, sowie „Olga" vor der Kamerunmündung an; Meldungen vom Lande ließen ein unverzügliches Eingreifen mit Waffengewalt unabweisbar erscheinen, und am Morgen des 21. wurden die Landungskorps beider Schiffe unter dem Kommando des Kapitäns zur See Karcher an Land gesetzt. Bald sah sich das Detachement von der „Olga", das Kapitänleutnant Riedel führte, in ein Feuergefecht verwickelt, das erst nach mehreren Stunden und nicht ohne Verluste zu einem siegreichen Ende führte. Am nächsten Morgen ging „Olga", um die erreichten Erfolge vollständig zu machen, stromaufwärts bis Hickorytown, und an dieses Vorgehen knüpft sich die Tatsache, daß von da ab die deutsche Schutzherrschaft im Kamerungebiet als fest und sicher begründet angesehen werden durfte.

Am 23. März 1885 traf das als Stationär für Kamerun bestimmte Kanonenboot „Habicht" daselbst ein, und „Olga" erhielt den Befehl zur Heimreise; am 25. Mai ankerte sie wieder in Kiel. Hier ward der Besatzung eine ganz besondere Auszeichnung zu teil, indem ein Kommando nach Berlin beordert wurde, um vor dem Palais S. M. des Kaisers die Ehrenposten zu stellen. Wie die Leute der „Olga" die ersten deutschen Soldaten waren, die seit 1871 im feindlichen Feuer gestanden, so waren sie auch die ersten Angehörigen der Marine, denen es vergönnt war, vor dem Kaiserlichen Palais in der Residenz das Gewehr zu präsentieren.

Der Zweck der Heimberufung der „Olga" war gewesen, einen neuen Jahrgang von Vierjährig-Freiwilligen für ihren seemännischen Beruf vorzubereiten, schon im Herbst ward das Schiff indessen wieder für die Ausreise nach der afrikanischen Ostküste bestimmt, wo es zur Wahrung der deutschen Interessen in dem neu erworbenen Schutzgebiet stationieren sollte; zur Unterstützung ward der Korvette das Kanonenboot „Hyäne" beigegeben.

In Sansibar war der „Olga" nur ein ganz kurzes Verweilen beschieden, denn die Korvette erhielt Order, im Anschluß an das aus S. M. Schiffen „Bismarck" und „Gneisenau" gebildete und dem Kontreadmiral Knorr unterstellte Kreuzergeschwader nach Sydney zu gehen, von wo aus das Geschwader die deutschem Schutz unterstellten Inselgebiete in der Südsee und die sonstigen Plätze, an denen deutsche Interessen in größerem Maße vertreten waren, bereisen sollte. Beabsichtigt war, durch das öftere Erscheinen mehrerer größerer Schiffe den Eingeborenen eine bessere Vorstellung von Deutschlands Macht beizubringen, als dies bisher durch die kleinen Stationäre ermöglicht war.

Im Juni 1886 meldet ein Bericht aus Matupi über eine Reise der „Olga" nach Neu-Mecklenburg, wo nicht lange vorher das Kanonenboot „Albatroß" unter den Eingeborenen Ordnung geschaffen hatte. Der nächste bei den Akten befindliche Sonderbericht ist vom September und aus Tschifu datiert, nachdem das Schiff vorher Nagasaki und Port Hamilton angelaufen hatte, doch finden wir das Schiff schon in den Wintermonaten wieder an der Küste von Ostafrika, wo ihm zunächst die Aufrichtung der deutschen Schutzherrschaft im Gebiete des Sultans von Witu zufiel. Ein weiterer Auftrag der „Olga" befahl dem Schiffe die Bestrafung des Mörders des Afrikareisenden Dr. Jühlke in Kismayu; seiner Meldung über die Vollziehung des Urteils fügte Korvettenkapitän Bendemann einen höchst interessanten Bericht über die Eindrücke bei, die er bei der hierdurch gebotenen Berührung mit dem stolzen Stamme der Somali gewonnen hatte.

Am 15. April 1887 übergab Kapitän Bendemann in Kapstadt das Kommando der „Olga“ dem Korvettenkapitän v. Reichenbach; am gleichen Tage ging der Befehl über das Kreuzergeschwader von Kontreadmiral Knorr auf Kapitän zur See Heusner über. Kapitän v. Reichenbach sollte die „Olga“ nicht lange führen, er starb auf der Überfahrt des Schiffes nach Sydney kurz vor diesem Hafen; für ihn wurde Korvettenkapitän Strauch hinausgesendet, der das Kommando am 21. August übernahm und mit dem Schiffe bis zum nächsten Frühjahr in der Südsee kreuzte. Von dort wurde die Korvette erneut nach Sansibar beordert, und hier übergab Strauch das Kommando vorübergehend an Korvettenkapitän Hartog, dem am 19. September Frhr. v. Erhardt folgte. Von neuem zu einer Kreuztour in der Südsee bestimmt, nahm die „Olga“ zunächst in Aden den aus Europa zurückgebrachten Samoakönig Malietoa an Bord, um ihn nach Apia zu überführen.

Es ist hier nicht der Ort, auf die Verhältnisse in den Samoa-Inseln des näheren einzugehen, es mag genügen, daran zu erinnern, wie schwer die „Olga“ mit ihrem Landungskorps im Gefecht bei Vailele durch die dort herrschenden Wirrnisse in Mitleidenschaft gezogen wurde. Das Landungskorps war am 18. Dezember 1888 keineswegs mit der Absicht eines unmittelbaren kriegerischen Eingreifens unweit der deutschen Pflanzung Vailele an Land gesetzt worden, als es in einen von den Samoanern gelegten Hinterhalt fiel. In einem Engpaß und noch in der Dunkelheit sah sich die kleine Schar der deutschen Matrosen von wenigstens 1000 Samoanern umzingelt, die ihnen, die todesmutig ihren Weg sich erkämpften, schwere Verluste beibrachten. Erst durch das Eingreifen der Kanonenboote „Adler“ und „Eber“ wurde den hart Bedrängten Luft geschafft und Vailele erreicht, wo man das übriggebliebene Häuflein sammeln und den Verwundeten Hilfe bringen konnte. Im Kampfe war Leutnant zur See Sieger gefallen, Leutnant zur See Spengler starb 12 Tage später an seinen Wunden. Neben ihrem Offizier deckten 12 Matrosen und Obermatrosen die Wahlstatt; einige waren offenbar noch lebend in die Hände der Samoaner gefallen und von ihnen hingeschlachtet worden. Schwer verwundet war außerdem Leutnant zur See Burchard, 2 Maate und 26 Matrosen und Obermatrosen, von denen noch zwei ihren Wunden erlagen; leicht verwundet waren 9 Mann, und außerdem blieb noch ein Mann auf dem Platze, der sich während des Gefechts durch den Genuß verdorbener Kokosnußmilch vergiftet hatte.

Mit den Verlusten bei Vailele war die Prüfung der Korvette in dem schönen und doch für die deutsche Flagge so verhängnisvollen Inselgebiete noch nicht vorüber. Schon am 14. Februar 1889 brachte ein schwerer Orkan im Hafen von Apia den dort vereinigten Schiffen ernste Gefahr; das Kanonenboot „Eber“ entging nur durch die ihm von „Olga“ geleistete Hilfe der Gefahr der Strandung. In dem zweiten Orkan vom 15. und 16. März vermochten die Kanonenboote der Gewalt des Sturmes nicht zu widerstehen; „Eber“ ging unter, fast seine ganze Besatzung mit in die Tiefe nehmend, und „Adler“ ward auf das Riff geworfen, wo sein Wrack bis heute ein schauerliches Wahrzeichen jener Unglücksnacht bildet. Auch die größere und stärkere „Olga“ schöpfte in der hohen See schwer rollend von beiden Seiten Wasser, und die über das Schiff brechenden Seen erfüllten das Zwischendeck. Treibend rammte die amerikanische Korvette „Nipsic“, bevor sie strandete, die „Olga“, die dabei ihr Vorgeschirr verlor; bald darauf stieß „Adler“ mit der „Olga“ zusammen, die dabei eine größere Beschädigung am Heck davontrug; ebenso kollidierte die Korvette mit der englischen „Calliope“ und der amerikanischen „Vandalia“, und endlich trieb die amerikanische Korvette „Trenton“ mit solcher Gewalt auf die „Olga“ zu, daß diese in ernste Gefahr geriet, auf dem Riffe zu stranden. In dieser gefährlichen Lage beschloß Kapitän v. Ehrhardt, sein Schiff selber an einem günstigen Platze auf Strand zu setzen. Das Manöver gelang, und wenn auch beim Passieren des „Trenton“ die Unterraaen der „Olga“ brachen, so war doch das Schiff nunmehr in vorläufiger Sicherheit.

Am 29. März wurde die Korvette wieder abgebracht; vergeblich war das Bemühen, die bei dem Sturm verlorenen Anker wieder zu erlangen, und da das Schiff

unter diesen Umständen auf der gefährlichen Reede nicht bleiben konnte, so entschloß sich der Kommandant, unter Assistenz des deutschen Postdampfers „Lübeck“ nach Sydney zu gehen, wo die „Olga“ am 13. April wohlbehalten anlangte. Die Wiederherstellung des schwer beschädigten Schiffes nahm die Zeit bis zum 17. Juni in Anspruch. Inzwischen war der Befehl eingelaufen, die Korvette nach der Heimat zurückzuführen, da sie für ein längeres Verbleiben auf der Station doch nicht mehr genügende Sicherheit zu bieten schien. Auch die Heimreise brachte noch eine erheblichere Havarie, indem die „Olga“ im Suez-kanal, wo sie an einer Ausweichstelle festgemacht hatte, von einem passierenden englischen Dampfer gerammt wurde; hierbei verlor sie, abgesehen von Beschädigungen an der Groß-rüst, zwei Boote, von denen eines von dem untergegangenen „Eber“ herstammte. Von diesem Schiffchen kehrte also außer den wenigen übriggebliebenen Leuten der Besatzung nichts wieder in die Heimat zurück.*)

Am 9. September 1889 traf die schwer geprüfte Korvette wieder in Kiel ein; sie wurde zur Außerdienststellung nach Danzig überführt und daselbst abgerüstet.

Die Maschinenleistung und Betakelung der „Olga“ ließ das Schiff zur Verwendung auf überseeischen Stationen bzw. als Vertreterin deutscher Interessen nicht mehr voll geeignet erscheinen, sie lag deshalb, abgesehen von einer Heranziehung zur Herbst-übungsflotte im Jahre 1893, als Reserve für Schulschiffszwecke an der Werft, als sich 1898 noch einmal eine sehr eigentümliche Veranlassung bot, die alte Korvette für eine anderweite außerhalb dieses Zweckes liegende Aufgabe in Dienst zu stellen.

Der Deutsche Seefischerei-Verein hatte seine Erkundungen zur Erforschung geeigneter Fischereigründe für die Hochseefischer auch nach dem Nordpolarmeer ausgedehnt, wo bereits im 17. und 18. Jahrhundert die deutschen Spitzbergenfahrer erfolgreich der Waljagd obgelegen hatten. Zur Unterstützung der Bestrebungen des Vereins ward diesem gestattet, eine Kommission an Bord der „Olga“ einzuschiffen, die ihrerseits zum Schutze der Hochseefischerei in Dienst gestellt und nunmehr „infolge vorliegender technisch-wissenschaftlicher Aufgaben“ der Verfügung des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts überwiesen wurde. Mit sehr verändertem Aussehen, ohne Takelage und unter Zurücklassung eines Teiles ihrer Armierung trat die „Olga“ unter dem Kommando des Korvettenkapitäns v. Dassel ihre Reise an, die zunächst nach Nordschottland und von da nach nochmaliger Berührung von Wilhelmshaven über Tromsö zur Bäreninsel führte, wo noch einmal die verschiedenen Buchten jenes Gebietes besucht und vermessen wurden. Die zum Teil aus Fischern zusammengesetzte Bemannung der „Olga“ beteiligte sich mit Eifer an den Arbeiten der Vertreter des Seefischerei-Vereins, die von dem Kapitän zur See a. D. Dittmer geleitet wurden. Letzterer hat über die Ergebnisse dieser „Olga“-Reise und die weitere Erforschung des Nordpolarmeeres im Sinne der Ausbeutung als Fischgrund ein interessantes, mit sehr zahlreichen Abbildungen ausgestattetes Buch herausgegeben, welches in der Hahnschen Buchhandlung in Hannover erschienen und in der „Marine-Rundschau“, Jahrgang 1901, Seite 1102, besprochen ist.

Am 1. September ankerte „Olga“ wieder in Wilhelmshaven; die weitere Erfüllung ihrer Aufgaben führte sie noch einmal bis nach Vigo; am 30. November wurde sie außer Dienst gestellt.

Im Jahre 1900 wurde die „Olga“, deren Zustand nunmehr nur noch eine Verwendung in heimischen Gewässern angezeigt erscheinen ließ, als Maschinenwaffen-Schulschiff hergerichtet; als solches wurde sie am 15. Januar 1901 in Dienst gestellt, und diesem Zwecke hat das Schiff bis zu seiner letzten Außerdienststellung ohne Unterbrechung gedient.

*) Die Geschütze sind später zum Teil geborgen und nach Europa überführt worden.

P. K.



Sanitätsbericht über die Kaiserlich Deutsche Marine für den Zeitraum vom 1. Oktober 1902 bis 30. September 1903.

Bearbeitet in der Medizinalabteilung des Reichs-Marine-Amts.

Der Bericht gliedert sich wie seine Vorgänger in drei Teile, deren erster eine allgemeine Übersicht über die Krankheitsverhältnisse, Dienstunbrauchbarkeit, Invalidität und Sterblichkeit gibt.

Der zweite, die Besprechung der wichtigsten zur Beobachtung gekommenen Krankheitsarten und -Fälle sowie Übersichten über die ausgeführten größeren Operationen, Bade- usw. Kuren enthaltende Teil unterscheidet sich dadurch von der früheren Bearbeitung, daß das hierher gehörige Material nicht mehr nach Stationen getrennt, sondern für die ganze Marine im Zusammenhange besprochen ist. Dadurch hat die Übersichtlichkeit wesentlich gewonnen, die früher unvermeidlichen Wiederholungen sind weggefallen.

Der dritte Teil bringt wieder tabellarische Zusammenstellungen über die Krankenbewegung im allgemeinen an Bord und am Lande sowie über die Verteilung der verschiedenen Erkrankungen auf die einzelnen Schiffs- und Landstationen.

Bei einer Kopfstärke der Marine von 35 955 Mann betrug der Krankenzugang 19 816 Mann = 551,1 ‰, gegen 586,1 ‰ im Vorjahre. Es ist damit der niedrigste Krankenstand seit dem Erscheinen der Sanitätsberichte erreicht.

An Bord war der Krankenzugang am höchsten auf der ostasiatischen Station (632,2 ‰) infolge der zahlreichen Erkrankungen der Ernährungsorgane und der venerischen Krankheiten, am niedrigsten wieder auf den Schiffen innerhalb der heimischen Gewässer.

Unter den Landstationen wies auch diesmal das Kiautschougebiet mit 1055 ‰ (1170 ‰ im Vorjahre) den höchsten Krankenzugang auf.

Der tägliche Krankenstand betrug einschließlich aller in Landlazaretten des In- und Auslandes behandelten Schiffskranken 31,4 ‰, gegen 33 ‰ im Jahre 1901/02.

Die durchschnittliche Behandlungsdauer, welche im letzten Berichtsjahre 20 Tage erforderte, ist auf 20,1 Tage gestiegen.

Die Entlassungen wegen Dienstunbrauchbarkeit haben gegen 1901/02 wieder um 10,6 ‰ zugenommen, und zwar wieder hauptsächlich wegen gleich bei der Einstellung festgestellter Dienstunbrauchbarkeit. Besonders häufig waren auch diesmal diese Entlassungen bei der Nordseestation (57 ‰, gegen 46 ‰ im Vorjahre). Die Gründe hierfür sind dieselben wie bisher, in erster Linie die besondere Sorgfalt, mit der bei der Auswahl der für das Schutzgebiet Kiautschou einzustellenden Leute verfahren ist. Herzleiden und Leiden der Augen und der Sehfähigkeit veranlaßten wieder am häufigsten die Entlassung.

Der Abgang durch Halbinvalidität hat gegen 1901/02 um 0,9 ‰, der durch Ganzinvalidität um 2,3 ‰ abgenommen.

Die Sterblichkeit, die im Vorjahre noch 3,2 ‰ betrug, ist auf 2,7 ‰ heruntergegangen. Sie hat damit den bisher niedrigsten Stand erreicht, der auch im Vergleich mit anderen Marinen auffallend niedrig ist.

Über die einzelnen Krankheitsgruppen und -Arten ist folgendes zu erwähnen:

Mit allgemeinen Krankheiten kamen 37,8 ‰, gegen 47,5 ‰ 1901/02, in Zugang; an eigentlichen Infektionskrankheiten erkrankten 23,2 ‰, gegen 29,9 ‰ im Vorjahre.

Die Zahl der Typhuserkrankungen belief sich diesmal auf nur 33 Fälle = 0,92 ‰ (1901/02: 3,1 ‰), von denen 21 Fälle allein auf das Kreuzergeschwader und das Kiautschougebiet entfallen.

An Malaria wurden 295 Mann (8,2 ‰) behandelt; dies bedeutet eine Abnahme dieser Erkrankungen gegen das letzte Jahr um 1,7 ‰. 253 Erkrankte gehörten den Schiffsbesatzungen im Auslande an. Am häufigsten kam Malaria vor auf den Schiffen

der westafrikanischen Station (155,4 ‰), demnächst im Mittelmeere (88,6 ‰), wo sie auf „Moltke" epidemieartig auftrat, dann folgten die Schiffe in der Südsee (45,2 ‰), Ostasien (26,9 ‰) und Amerika (6,5 ‰). Im Kiautschougebiet kamen nur 14 Fälle (7,1 ‰) zur Behandlung.

An Grippe erkrankten insgesamt 163 Mann (4,5 ‰); mehr als die Hälfte der Zugänge entfiel auf die Schiffsbesatzungen im Auslande; der Krankheitsverlauf war im allgemeinen leicht.

An Tuberkulose litten 78 Mann (2,2 ‰, gegen 2,37 ‰ im Vorjahre), davon starben 15, und zwar 9 an Lungen-, 4 an Miliartuberkulose und 2 an Tuberkulose der Knochen und Gelenke.

Die Zahl der Ruhrerkrankungen ist wesentlich zurückgegangen; 270 Fällen (9 ‰) im Jahre 1900/01 und 220 (6,5 ‰) des vergangenen Jahres stehen diesmal nur 174 (4,8 ‰) gegenüber. Wie früher kamen die meisten Kranken (95 = 48 ‰) bei den Besatzungstruppen des Kiautschougebietes zur Behandlung; an Bord war Ruhr auch diesmal auf den Schiffen der westafrikanischen Station am meisten verbreitet.

Asiatische Cholera kam nur einmal vor auf „Thetis" in Shanghai; die Erkrankung verlief gutartig.

Die Zahl der Hitzschläge betrug 22 = 0,61 ‰; 21 Fälle kamen an Bord im Auslande zum Ausbruch; 1 Fall endete tödlich.

Geisteskrankheiten waren 36 mal Gegenstand ärztlicher Behandlung; es hat bei ihnen gegen das Vorjahr eine Zunahme um das Dreifache stattgefunden.

An Krankheiten der Atmungsorgane litten bei der Nordseestation 109,9 ‰, bei der Ostseestation 99,1 ‰, in Kiautschou 66,7 ‰; bei den Schiffsbesatzungen waren diese Erkrankungen erheblich seltener. Der Zugang betrug an Bord im Auslande nur 35,9 ‰, in der Heimat 38,3 ‰.

Krankheiten der Zirkulationsorgane kamen 836 mal (23,2 ‰) zur Behandlung; sie waren am häufigsten bei den Marineteilen am Lande, dann folgen die Schiffe im Auslande und hiernach erst die Schiffe in der Heimat.

Nervöse Störung der Herztätigkeit ist bei 331 Leuten (9,2 ‰) festgestellt.

Von den Krankheiten der Ernährungsorgane kamen Mandelentzündung und akuter Katarrh des Magens und Darmes wieder am häufigsten in Zugang. Auch diesmal waren diese Erkrankungen infolge ihrer großen Verbreitung in Kiautschou wieder am häufigsten bei den Marineteilen am Lande.

Bei den venerischen Krankheiten ist zwar eine weitere Verminderung des Zuganges um 5,4 ‰ festzustellen, die am ausgesprochensten bei den Besatzungstruppen in Kiautschou ist; trotzdem beanspruchten sie wieder annähernd den dritten Teil sämtlicher Behandlungstage und hatten wie in den Vorjahren den hauptsächlichsten Dienstausfall zur Folge. M.



Literatur.

Militärische und militärgeographische Betrachtungen über Marokko. Von Max Hübner, Oberstleutnant z. D. — Berlin 1905, bei Dietrich Reimer. — Preis 2 Mark.

Über Marokko ist, entsprechend dem großen Interesse, das es gebieterisch in Anspruch nimmt, in der jüngsten Vergangenheit sehr viel geschrieben worden, gleichwohl verdient die vorbenannte Schrift ein ganz besonderes Interesse, denn über die militärische Lage, der man sich gegenüber sehen würde, wenn es notwendig werden sollte, die marokkanische Frage an Ort und Stelle mit Waffengewalt zu lösen, hat bisher noch keiner der mehr oder weniger berufenen Marokko-Schriftsteller sich geäußert. Oberstleutnant Hübner ist ein guter Kenner der in Betracht kommenden Verhältnisse; sein Werk: „Eine Pforte zum schwarzen Weltteil" ist seinerzeit an dieser Stelle näher besprochen worden — „Marine-Rundschau" 1904, Seite 752. Er weist uns nach, daß zwar die eigene Heeresrüstung des Sultans von Marokko wertlos ist, daß aber das Land und vor allem die Landungsplätze einer von außen kommenden militärischen Invasion sehr erhebliche Schwierigkeiten entgegensetzen, und endlich, daß die Franzosen an den wichtigsten Einmarschlinien jetzt schon „Gewehr bei Fuß" stehen, bereit anzutreten, wenn die Stunde gekommen ist. Die im Text nur 93 Seiten starke Schrift sollte in militärischen Kreisen eingehend beachtet werden.

Japan am Ende seiner Ruhmesbahn? Eine nüchterne Betrachtung über die kriegführenden Völker und ihre Aussichten in dem gegenwärtigen Feldzuge. Von Willy Beda. Zweite veränderte Ausgabe. — Berlin 1905. Verlag von Hermann Walther. — Preis 1 Mark.

In einem Leitartikelton, der uns zu dem Ernst des Gegenstandes nicht recht zu passen scheint, sucht Verfasser darzutun, daß Japan mit seinen bisherigen Anstrengungen am Ende seiner finanziellen und gesamten Kräfte angekommen sei, während Rußland, überhaupt noch nicht ernsthaft in Anspruch genommen, noch über ein ungemessenes Reservoir von Leistungsfähigkeit verfüge. Die zur Zeit schwebenden Friedensverhandlungen seien daher keineswegs durch das Interesse Rußlands diktiert, sondern das Werk derjenigen, die ein dringendes Interesse daran hätten, daß Japan als Gegengewicht gegen Rußlands Ausbreitungsbestrebungen bestehen bleibe. — Über das von dem Herrn Verfasser behandelte Thema wird wohl noch viel geschrieben werden, bis die Ereignisse in ihrem Gang das Schlußwort sprechen; auch ob ein Frieden im gegenwärtigen Augenblick schon dieses Schlußwort bedeuten würde, mag billig dahingestellt bleiben. Inzwischen ist es für das breitere Lesepublikum gewiß nicht unnütz, sich auch mit Darlegungen, wie diejenigen Bedas, zur Gewinnung eines eigenen Urteils zu beschäftigen, wenn auch das Buch durch den inzwischen eingetretenen Friedensschluß zunächst überholt erscheint.

Louise von Krohn: **Vierzig Jahre in einem deutschen Kriegshafen.** — Heppens, Wilhelmshaven. — Erinnerungen. — Druck der „Wilhelmshavener Zeitung". — Preis 3,25 Mark.

Das vorliegende Buch haben wir lange erwartet. Wie die Werft Wilhelmshaven und um sie herum Stadt und Vororte entstanden, läßt sich aus den Akten feststellen, wir haben selbst in früheren Jahrgängen dieses Blattes diese Entstehungsgeschichte in skizzenhafter Kürze geschildert. Die Akten aber erzählen nichts davon, wie die ersten Pioniere des Jadegebiets dort in der Einöde ihr Dasein hinbrachten, wie man sich einzurichten verstand, wie auch hier heitere Geselligkeit nach des Tages Last über die viel-

fachen Entbehrungen hinwegtrösten mußte, wie dann allmählich behaglichere Verhältnisse Platz griffen, und wie, wer es versteht, auch in dem vielgeschmähten Wilhelmshaven eine trauliche, ihm ans Herz gewachsene Heimat finden kann. — Wir erwarteten das Buch eigentlich von dem Gatten der Verfasserin, dem leider heimgegangenen Lotsenkommandeur v. Krohn, der als der Allererste an der Jade eintraf, und von Anfang an das Wachsen und Werden des Ortes mit angesehen hat. Die Verfasserin sagt uns, weshalb er nicht dazu gekommen, das Buch zu schreiben. Aus seiner Feder — das soll kein Vorwurf sein — hätte das Buch vielleicht noch mehr geboten, aber auch so sind wir der Verfasserin herzlich dankbar für das, was sie uns gegeben, denn auch das von der engen Wohnung aus geschaute Kleinleben läßt sehr gut den Hintergrund erkennen, auf dem es sich abspielte. Nahe lag die Gefahr, daß auch kleiner Verdruß oder persönliche Sorgen in das Buch sich hereindrängen würden, das hat die Verfasserin glücklich vermieden, „sie hat sie vergessen," wie sie an einer Stelle hervorhebt. Dem Wissenden sind zum Teil die P. v. B. oder Graf R. erkennbar, keiner der so Erwähnten, so viele ihrer noch am Leben, werden über das, was von ihnen berichtet, böse sein; daß die Namen der Admiralin Klatt, der Gräfin Monts, Langhelds, des Geheimrats Domeier u. a. m. genannt wurden, war die Verfasserin ihrem Andenken schuldig. Noch einmal besten Dank für das Buch, es wird in der Marine sicher seinen Leserkreis finden. Ein Irrtum fiel uns auf: Kommandant der verlorenen „Augusta" war nicht Kapitän z. S. v. Gröben, sondern Korvettenkapitän Falko von Glöden.

Die Erde und ihre Völker. Ein geographisches Hausbuch von Friedrich von Hellwald. Fünfte Auflage. Durchgesehen und in Wort und Bild auf den heutigen Stand der Forschung ergänzt von Ernst Wächter. Mit mehr als 450 Abbildungen, Kunstblättern und Karten. — Verlag der Union Deutsche Verlagsgesellschaft in Stuttgart, Berlin, Leipzig. — Vollständig in 40 Lieferungen zum Preise von je 40 Pf. (= 48 Heller).

Das vorstehend bezeichnete, uns leider bisher nicht bekannt gewordene Kompendium verspricht nach dem vorliegenden Probeheft sehr zweckmäßig zu werden. Bei 1280 Seiten Text ist es nicht zu umfangreich für den Gebrauch des Hauses, wo geographische Fragen ja oft genug das Interesse der Familienglieder in Anspruch nehmen. Sie werden darin jedenfalls eine ihren Zwecken vollkommen genügende Belehrung finden. Bei den Abbildungen wechseln schöne, klare Photographien sich ab mit Handzeichnungen, die unseres Erachtens gerade für landschaftliche Abbildungen viele Vorzüge gegenüber den Photographien haben. Über die zu erwartenden Kartenbeigaben gestattet das Probeheft noch kein Urteil.

Jahrbuch für Volks- und Jugendspiele. In Gemeinschaft mit E. v. Schenkendorff und Dr. med. F. A. Schmidt herausgegeben von Prof. H. Wickenhagen. 14. Jahrgang 1905. — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig—Berlin. — Preis 3 Mark.

Wenn auch unserem unmittelbaren Interessenkreise ferner liegend, giebt doch dieses Jahrbuch des Beachtenswerten sehr viel, indem es das gesamte Arbeitsfeld, das auf die Gesundung und Veredlung unseres Volkstums gerichtet ist, zur Darstellung bringt, dabei auch die Erfahrungen des Altertums und anderer Völker nicht außer acht lassend. Wir nennen in dieser Richtung die Aufsätze über: „Die Leibesübung im Dienste der sozialen Arbeit in Hamburg"; „Spiel und Leibesübung auf der Weltausstellung in St. Louis" und „Die körperliche Erziehung in Japan". Sehr viel Anregung bieten die Aufsätze aus der Praxis für die Praxis, wobei das Spiel, das Wandern, Schwimmen und Rudern zu ihrem Rechte kommen. Aus letzterem Gebiet sei insbesondere des Berichts über: „Meine letzte Fahrt im Schülerboot durch ostdeutsche Gewässer" (Bromberg, Elbing, Thorn) gedacht. Zahlreiche Abbildungen beleben den überall gut geschriebenen Text. Für das Ausbildungswesen der Marine dürfte dieses Jahrbuch nicht ohne Bedeutung sein.

Hinter den Kulissen des mandschurischen Kriegstheaters. Von Max Th. S. Behrmann. — Berlin 1905. Verlag von C. A. Schwetschke & Sohn. — Preis 4 Mark, gebunden 5 Mark.

Hinter den Kulissen ist die Heimat des Klatsches und der Intrigue. Bei Tage sieht man dort nichts, weil heruntergelassene Prospekte und Versatzstücke das Licht versperren, und abends, wenn das Schauspiel im Gange, wird der unberufene Besucher in die Ecke geschoben, damit er den Akteurs und Statisten den Platz nicht fortnimmt. — Diesen Vorbehalt werden wir immer anwenden, wenn uns ein Zuschauer von Vorgängen hinter den Kulissen berichten will, und mehr als ein Zuschauer ist auch der Kriegskorrespondent nicht, der uns hier lose Blätter aus seinem Kriegstagebuch mitteilt, weiteres dem Abschluß des Friedens vorbehaltend. Was das vorliegende Buch uns bringt, ist heute nicht mehr neu, ganz abgesehen davon, daß ein großer Teil der Mitteilungen bereits in der „Täglichen Rundschau" gestanden hat. In ihrer Gesamtheit aber sind diese Berichte, die, 367 Seiten umfassend, bis zum 6. Februar 1905 reichen, von äußerst packender Wirkung, und fast vergißt man darüber die gegenüber der Kritik des Berichterstatters vielleicht notwendige Skepsis. Schon hat die Weltgeschichte bewiesen, daß wie überall so auch hier, die Schuld eine Strafe fordert. Die Tatbestände dieser Schuld in ein scharfes Licht gerückt zu haben, ist ein Verdienst, das wir Behrmanns „losen Blättern" gern zuerkennen.

The Naval Pocket-Book 1905 — London, W. Thacker & Co. — Preis 7 Shilling 6 Pence —

ist in neuer Auflage erschienen. Der Herausgeber des Buches, Sir W. Laird Clowes, dessen „Geschichte der englischen Marine" seinen Namen auch in Kreisen deutscher Leser bekannt gemacht hat, ist im August dieses Jahres verstorben, und man darf wohl annehmen, daß sein längeres Siechtum das Erscheinen des schon Ende März abgeschlossenen Werkes etwas verzögert hat. Die später eingetretenen wichtigen Ereignisse auf maritimem Gebiet sind jedoch in Form eines Nachtrages berücksichtigt. Der reiche Inhalt des Buches, von dem wir die Nachrichten über Torpedos sowie die Liste der Dockgelegenheiten besonders hervorheben, ist gegen das Vorjahr noch um eine Stärkeübersicht der größeren Seemächte auf der Grundlage des Two Power Standard vermehrt worden. Als ein Vorzug des Pocket-Book erscheint uns das handliche Format, das aber keineswegs auf Kosten der Reichhaltigkeit des Stoffes erzielt worden ist, denn die Schiffslisten enthalten das gesamte schwimmende Material bis zu Hulks und Werftfahrzeugen hinab, und in dieser Beziehung können sie als wertvolle Ergänzung der bekannten deutschen Handbücher dienen. In manchen Einzelheiten, wenigstens soweit sie unsere Marine betreffen, sind Ungenauigkeiten untergelaufen; beispielsweise sind unter den Neubauten das Kanonenboot „C" und ein Flußkanonenboot aufgeführt, obgleich die Mittel für den Bau dieser Schiffe im Etat gestrichen worden sind. W.

In der „Deutschen Revue", Juli-Heft, beginnt Vizeadmiral Freiherr v. Schleinitz eine politisch-historische Marinestudie, die er **„Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser!"** betitelt. Der erste Abschnitt reicht bis zum Feldzug 1870/71 und bringt eine kritische Darstellung der Entstehungsgeschichte, an der Verfasser ja bereits mitgearbeitet hat.

Meine Kriegserinnerungen aus dem Feldzuge 1870/71. Vorträge, gehalten im Kriegerverein Grunewald von B. Wieck. — Berlin-Grunwald 1905. Verlag von Max Schildberger. — Preis 1 Mark.

Das vorliegende kleine Buch bringt eine sehr geschickt geschriebene Zusammenstellung der Feldzugserinnerungen des Verfassers, der aus dem Ausland zu den Fahnen eilte, vor Metz seine Feuertaufe erhielt, dann die Zernierung dieser Festung mitmachte und schließlich, krankheitshalber nach Hause geschickt, beim Ersatzbataillon Sonderburg

Rekruten drillte. Uns dünkt jede neue Auffrischung der Erinnerungen an die große Zeit vor nunmehr 35 Jahren höchst dankenswert, sehr gern empfehlen wir auch dieses Buch der Aufmerksamkeit unseres Leserkreises. Der Reinertrag ist zur Unterstützung hilfsbedürftiger Kriegervereinsmitglieder bestimmt.

Von der Sammlung **„Die deutsche Kolonial-Gesetzgebung"** von Schmidt-Dargitz und Dr. Köbner ist im Verlage von E. S. Mittler & Sohn der achte Band erschienen, der das Gesetzgebungs- und Verordnungsmaterial bis einschließlich 1904 umfaßt. Die Anordnung ist die bisher übliche, daß der erste Teil die allgemeinen Bestimmungen, der zweite die für die einzelnen Schutzgebiete erlassenen Sonderregulative, nach Materien geordnet, umfaßt. Ein allerdings nur knapp gehaltenes alphabetisches Sachregister erleichtert die Benutzung der verdienstlichen Arbeit. Der Preis des Bandes beträgt 8,50 Mark, gebunden 10 Mark.

Im Verlage von E. Haberland erscheinen **Unterrichtsbriefe für das Studium des Englischen und Französischen**; die letzteren bearbeitet von Rektor H. Michaelis, Biebrich, und Professor Dr. P. Passy in Bourg-la-Reine, die ersteren unter Mitwirkung von Alexander Clay, M.-A., herausgegeben von Prof Dr. Thiery in Dresden. In beiden Fällen bezwecken die Briefe die mündliche und schriftliche Beherrschung der fremden Sprache, es ist ihnen deshalb die Aussprachebezeichnung des Weltlautschriftenvereins (Association phonétique internationale) beigegeben. Jede Sammlung soll nur aus zwei Kursen zu je 20 Briefen bestehen, jeder Kursus kostet in Leinenmappe 15 Mark, ein Probebrief 75 Pfennig.

Wie der Herausgeber in seiner Vorrede richtig bemerkt, gehören Fleiß und beharrliche Ausdauer dazu, um auf dem hier vorgezeichneten Wege ans Ziel zu gelangen; die Aussprachelehre mit ihren eigentümlichen Schriftzeichen wirft noch ein erheblich erschwerendes Moment in die gestellte Aufgabe, wir sind aber nach Prüfung der uns vorgelegten Briefe allerdings der Ansicht, daß die angewandte Methode eine gute ist, und daß auf diesem Wege eine Beherrschung der fremden Sprache insoweit erreicht werden kann, daß man einer Prüfung — Herausgeber nennt u. a. die Seekadettenprüfung — getrost entgegenzusehen und auch im fremdsprachlichen Lande sich durchzuhelfen vermag.

Das Postwesen in Österreich nebst Berücksichtigung des Postwesens in Deutschland und dem weiteren Auslande. V. Heft: Seeposten in Deutschland, Seewesen usw. von Josef Wanka, k. k. Oberpostrat.

Verfasser ist im Nebenamt Dozent der Postlehrkunde in Prag. Anscheinend für die Zwecke dieses Unterrichts ist das Buch über das Postwesen geschrieben, denn das uns vorliegende Sonderheft bringt eine elementare Darstellung alles dessen, was einem Anfänger im Postdienst aus dem Gebiete des Seewesens und im speziellen des Seepostwesens zu wissen nötig ist, bis einschließlich der Einrichtung und Ausrüstung der Schiffe einerseits und der Bordbriefkasten und Postkammern anderseits. Im weiteren umfaßt das Heft nächst einer Geschichte der Seeschiffahrt und der Postbeförderung über See auch eine Darstellung der Organisation des Konsularwesens und der diplomatischen Missionen, jeder Neuling auf diesen Gebieten, z. B. auch unsere Zahlmeisteranwärter, wird sich daher in dem Buche in ausreichendem Maße informieren können, wenn auch naturgemäß die nationale Seite des Gegenstandes in der Darstellung vorwiegt.

Unter dem Titel: **„Der Kampf um Port Arthur"** bringt ein als Sonderabdruck der Wiener „Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens" erschienener Aufsatz des Majors Alexander Kuchinka eine gute Darstellung der einzelnen Phasen dieses gewaltigen Ringens. Insbesondere treten in dem Aufsatz auch die in der Vorbereitung und Durchführung von Verteidigung und Angriff beiderseits gemachten

Fehler deutlich in die Erscheinung, ebenso der Anteil der Flotte an dem großen Kampfe. Lesenswert sind die sehr eingehenden „Schlußbetrachtungen". Der Aufsatz verdient unter den mannigfachen gleichartigen Publikationen besondere Beachtung.

Der Verlag von Gebauer-Schwetschke, Halle a. S., kündigt eine von Dr. Lenschau-Berlin herauszugebende Reihe von Aufsätzen über das Thema **„England in deutscher Beleuchtung"** an; die zunächst ins Auge gefaßten Aufsätze sollen Englands Kolonialpolitik, seine Kriegs- und Handelsseemacht, das englische Landheer, das englische Bildungswesen sowie England in wirtschaftsgeographischer Beziehung und „Größerbritannien" behandeln. Die Namen der Bearbeiter der einzelnen Stoffe haben einen guten Klang. Wir gedenken auf die Aufsätze, sobald sie uns vorliegen, noch zurückzukommen.

Entscheidungen des Reichs-Militärgerichts. Herausgegeben von den Senatspräsidenten und dem Obermilitäranwalt unter Mitwirkung der juristischen Mitglieder der Senate und der Mitglieder der Militäranwaltschaft. Siebenter Band. — Berlin 1905. Verlag von Franz Vahlen.

Die große Bedeutung, welche die Entscheidungen des Reichs-Militärgerichts für die gesamte Militärstrafrechtspflege haben und auf die wir bereits früher wiederholt hingewiesen haben, wird in der Praxis immer mehr anerkannt. Insbesondere stimmen wohl alle diejenigen, die im militärgerichtlichen Verfahren zur Mitwirkung berufen sind, uns nunmehr darin bei, daß für ihre Tätigkeit es nicht nur wünschenswert, sondern bisweilen unentbehrlich ist, bei zweifelhaften Rechtsfragen Kenntnis zu haben, ob und wie das Reichs-Militärgericht bereits Stellung genommen hat. Sie werden daher sicherlich nicht versäumen, den vorliegenden neuen Band, in welchem fast eine jede Entscheidung zur Erweiterung dieser Kenntnis reichliches Material bringt, eingehend zu studieren. Aber auch diejenigen, die im militärischen Leben stehen, ohne direkt an der Militärstrafrechtspflege beteiligt zu sein oder außerhalb stehend, doch für militärische Fragen sich interessieren, werden in dem neuen Bande vieles finden, was für sie lesens- und wissenswert ist. Wir wollen zum Beweise heute nur eine Entscheidung herausgreifen, und zwar die Entscheidung Nr. 35, Seite 175 ff., welche das eigenartige Verhältnis behandelt, das zwischen einem Unteroffizier als Wachthabenden einer militärischen Wache und einem Offizier, der nicht Wachvorgesetzter ist, besteht. Es wird dort ausgeführt, daß das außerhalb des Wachdienstes vorhandene Vorgesetztenverhältnis des Offiziers gegenüber dem Unteroffizier, solange letzterer sich in Ausübung des Wachtdienstes befinde, nicht in jeder Beziehung, sondern nur in allen seinen spezifischen Eigentümlichkeiten ruhe. Diese spezifischen Eigentümlichkeiten beständen aber nur darin, daß der Vorgesetzte das Recht habe, zu befehlen, zu rügen und zu bestrafen. Nicht dazu gehöre jedoch das Recht des Ranghöheren auf Achtung. Der § 111 M. St. G. B. enthalte ebenso wie der § 125 daselbst eine Rechtsfiktion. Bei den in § 125 a. a. O. aufgeführten Strafhandlungen werde der Täter ebenso bestraft als wenn ein Vorgesetzter die Handlung begangen hätte. Er werde nicht Vorgesetzter, sondern nur kriminalistisch wie ein solcher behandelt. Daraus folge, daß die allgemeine, sowohl in den Instruktionen als auch in der militärischen Pflichtenlehre, den Kriegsartikeln, enthaltene Vorschrift, daß jede Militärperson jedem im Dienstrange Höheren Achtung und Ehrerbietung schuldig sei, weiterbestehe. Nur werde der Täter, der diese Achtungspflicht verletzte, nicht aus § 89 M. St. G. B., sondern nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 125 a. a. O. so bestraft wie ein Vorgesetzter, der die für den Verkehr eines solchen mit einem Untergebenen Vorschriften außer acht lasse, nämlich aus § 121 M. St. G. B. usw. Dieser kurze Auszug aus der Entscheidung dürfte ausreichen, um die Richtigkeit unserer obigen Behauptung zu belegen.



Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Baker, Ch. B.: Transportation of troops and materiel. — Kansas City 1905. F. Hudson. — 7 s. 6 d.
* Balmer, Dr., H.: Die Romfahrt des Apostels Paulus und die Seefahrtskunde im römischen Kaiserzeitalter. — Bern 1905. E. Gutermeister. — 10,80 Mark.

de Barral-Montferrat: De Monroe à Roosevelt, 1823—1905. — Paris 1905. Plon-Nourrit & Cie. — 3,20 Mark.

* Bidschof, Dr., F., und Vital, A.: Fünfstellige mathematische und astronomische Tafeln. — Wien und Leipzig 1905. F. Deuticke. — 7,50 Mark.
* Bolte, Dr., F.: Nautische Tafelsammlung. 2. Auflage. — Hamburg 1905. Verlagsanstalt. — 10,00 Mark.
* Bolte, Dr., F.: Neues Handbuch der Schiffahrtkunde. 2. Auflage. — Hamburg 1905. Verlagsanstalt. — 10,00 Mark.
* Bolte, Dr., F.: Tafeln zur Reduktion von Beobachtungen über dem künstlichen Horizont. — Hamburg 1905. Verlagsanstalt. — 3,00 Mark.
* Bortfeldt, J.: Schiffs-Taschenbuch. 4. Auflage. — Leipzig 1905. M. Heinsius. — 1,50 Mark.

v. Brandt, M.: Die englische Kolonialpolitik und Kolonialverwaltung. — Halle a. S. 1905. Gebauer-Schwetschke. — 0,80 Mark.

* Die Schiffahrt der deutschen Ströme. 3. Band. — Leipzig 1905. Duncker & Humblot. — 12,20 Mark.

Doncker, G.: Ship in Nood. Wenken bij Ongevallen ter Zee voor jengdige Zeelieden. — Amsterdam 1905. Stemler. — 2,75 Mark.

* de Équevilley, R.: Unterfee- und Tauchboote. Aus dem Französischen übersetzt von Oberleutnant zur See Wiencke. — Kiel 1905. R. Cordes. — 2,75 Mark.

Fairlie, J. A.: The national administration of the United States of America. — New York 1905. Macmillan. — 10 s. 6 d.

* Fighiéra, R.: Le service de deux ans. (Loi du 21 mars 1905.) — Paris 1905. Berger-Levrault. — 1,60 Mark.

Guilhaumon, J. B.: Éléments de machines à vapeur marines. 3. Édition. — Paris 1905. Berger-Levrault. — 4,00 Mark.

* Helmolt, H. F.: Weltgeschichte. 5. Band: Südosteuropa und Osteuropa. — Leipzig und Wien 1905. Bibliographisches Institut. — 10,00 Mark.
* Jane, F. T.: Fighting ships. 1905/06. — London 1905. Sampson Low & Co. — 21 s.
* Dr. Paul Kohlstocks Ratgeber für die Tropen. 2. Auflage, neubearbeitet von Dr. Mankiewitz. — Göttingen 1905. H. Peters. — 7,50 Mark.
* Lacour-Gayet, G.: La marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI. — Paris 1905. H. Champion. — 12,00 Mark.

Lawrence, T. J.: The principles of international law. 3. Edition. — Boston 1905. D. C. Heath & Co.

Lee, A.: England's sea story. — London 1905. A. Melrose. — 5 s.

* Lyman, O. L.: Commodore Oliver Hazard Perry and the war on the Lakes. — New York 1905. New Amsterdam Book Company. — 6,50 Mark.

* Manuel du Gabier. 5. Édition. — Paris 1905. Imprimerie nationale. — 4,00 Mark.

Martin, R.: Die Zukunft Rußlands und Japans. — Berlin 1905. C. Heymann. — 4,00 Mark.

* Regulations for the appointment, promotion and employment of officers in the Royal naval reserve. — London 1905. Wyman & Sons. — 6 d.

* Regulations for the Royal naval reserve. (Men.) Revised to 31 march 1905. — London 1905. Wyman & Sons. — 6 d.

Samassa, P.: Das neue Südafrika. — Berlin 1905. C. A. Schwetschke & Sohn. — 5,50 Mark.

Schott, Dr., G.: Weltkarte zur Übersicht der Meeresströmungen und Dampferwege. 2. Auflage. — Berlin 1905. D. Reimer. — 12,00 Mark.

* Soltsien, Dr., A.: Rettungsvorkehrungen bei Schiffsunfällen auf Binnenwässern. — München 1905. Seitz & Schauer. — 0,50 Mark.

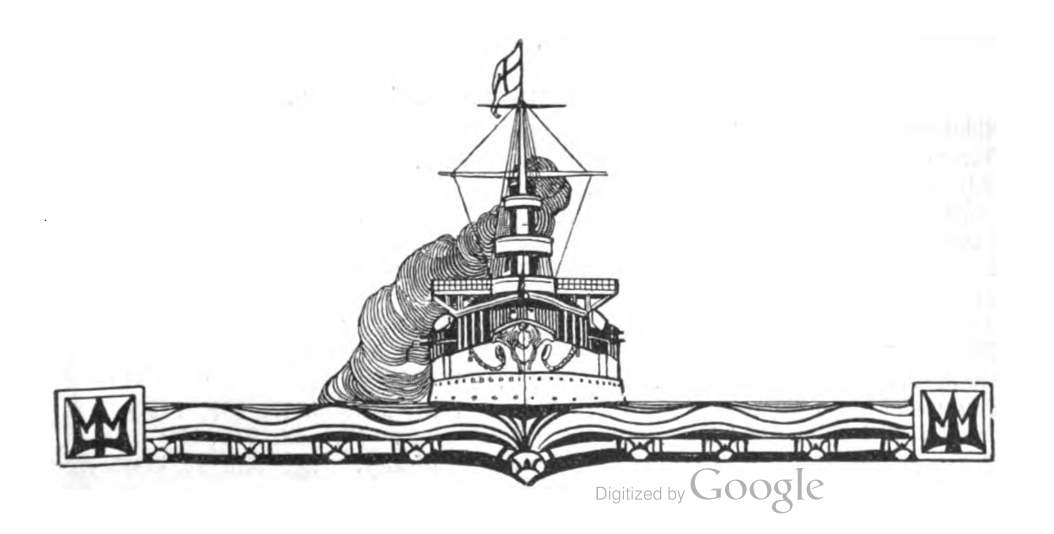
Souvenir of Trafalgar, 1805—1905. — London 1905. Gale & Polden. — 6 d.

* Valli, M.: Gli avvenimenti in Cina nel 1900 e l'azione della R. Marina Italiana. — Milano 1905. U. Hoepli. — 12,00 Mark.

* Vignot, H.: Aperçu de tactique navale. Une nouvelle tactique en ordre dispersé. — Paris 1905. Questions Navales. — 1,80 Mark.

Wisser, J. P.: Kustförsvarets taktik. — Stockholm 1905. E. Westerberg. — 12,50 Mark.

* Wittenberg, Dr., M.: Reederei-Neubauten im Jahre 1905. — Hamburg 1905. Verlagsanstalt. — 1,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Eine rückwirkende Turbine. (A. S. Z., 1905, Nr. 27.)
Die United States-Metallliderung für Schiffsmaschinen. (A. S. Z., 1905, Nr. 28.)
Launch of the Japanese battleship »Katori«. (N. G. vom 27. 7. 05; S. W. vom 12. 7. 05.)
Naval problems at the Institution of naval architects. (E. vom 28. 7. 05.)
Neuere Kesselanlagen mit Niclausse-Kesseln. (S., Jahrg. 6, Nr. 20, 21, 22.)
U. S. battleship »Hampshire«. (E. vom 21. 7. 05.)
Gas engine with producer for marine use. (Eg. vom 4. 8. 05.)
Experiments on resistance of ship's models. (Ebenda.)
Notes and trials of H. M. S. »Adventure«. (E. vom 4. 8. 05.)
Rankine on the screw propeller. (Ebenda.)
Modern economical steam engines and turbines. (Ebenda.)
Zwei neuere Motorboote. (S., Jahrg. 6, Nr. 21.)
New British scout »Pathfinder«. (N. G. vom 20. 7. 05.)
Die neueren Aufklärungskreuzer der Vereinigten Staaten. (U., Jahrg. 7, Nr. 24.)
Boilers for battleships. (A. N. J. vom 29. 7. 05.)
Le cuirassé hollandais »Koningin Regentes«. (Y., Nr. 1431 vom 12. 8. 05.)
Panzerkreuzer. (D. F., 1905, Nr. 8.)
Le croiseur-cuirassé »Jules Ferry«. (Y., Nr. 1432 vom 19. 8. 05.)
Shipbuilding and shipping in Nagasaki. (Eg. vom 18. 8. 05.)
Betriebsstörungen an Schiffsdampfkesseln. (M. S., 1905, Nr. 9.)
The dynamics of crew propellers. (E. vom 1. 9. 05.)
The English scout-cruiser »Sentinel«. (M. E., September 1905.)
The United States ship »Pennsylvania«. (Ebenda.)
Unterwasserpanzerschutz der Kriegsschiffe. (D. F., 1905, Nr. 9.)
Ein neuer deutscher Panzerkreuzertyp. (Ebenda.)
Die Kesselanlage des englischen Kreuzers „Roxburgh". (S., Jahrg. 6, Nr. 23.)
The smokeless water-tube boiler. (A. N. J. vom 2. 9. 05.)
Vibrationserscheinungen der Dampfer. (Z., 1905, Nr. 37.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Richtbogen für Schiffsgeschütze. (M. W., 1905, Nr. 94, 98.)
Durata in servizio dei Cannoni 305 mm. (Ri. M., Juli 1905.)
Lidt om det amerikanske artillerie. (T. f. S., August 1905.)
Coast artillery projectiles. (J. U. S. A., Mai/Juni 1905.)
Naval gunnery returns. (N. M. R. vom 3. 8. 05.)
A new era for naval gunnery. (N. M. R. vom 10. 8. 05.)
La poudre Chimonosé. (A. Ma. vom 5. 8. 05.)
Havarien an englischen Schiffsgeschützen. (M. S., 1905, Nr. 9.)
Effective warships and obsolete guns. (N. M. R. vom 24. 8. 05.)
An armour plate rolling mill. (E. vom 1. 9. 05.)
Schrapnellwirkung im russisch-japanischen Kriege. (M. W., 1905, Nr. 109, 110.)
The latest 12-inch breech-loading wire-wound guns. (E. vom 8. 9. 05.)
The new armour-plate works of the French admiralty. (Eg. vom 15. 9. 05.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Wirklicher Wert der Unterseeboote. (D. M., Mai 1905.)
Submarine boats. (Eg. vom 28. 7. 05.)
Submarine boats and their salvage. (Ebenda.)
Submarine disasters. (N. M. R. vom 10. 8. 05.)
A propos du »Farfadet« et de la navigation sous-marine. (M. F., Juli 1905.)
The Swedish destroyer »Magne«. (E. vom 25. 8. 05.)
The case of submarine »A 8«. (N. M. R. vom 31. 8. 05.)
Das Unterseeboot Hollands Typ 7. (M. Sb., 1905, Nr. 7.)
Unterseeboots-Unfälle und ihre Ursachen. (U., Jahrg. 7, Nr. 26.)
The submarine mine. (S. A. vom 26. 8. 05.)
Sir C. Dilke and floating mines. (N. M. R. vom 7. 9. 05.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Die Belagerung von Port Arthur. (M. W., 1905, Nr. 109.)
Kann die Verteidigungsfähigkeit moderner Festungen gesteigert werden? (M. W., 1905, Nr. 114.)

Maritime und militärische Fragen.

Escadre et débarquement. (Y., Nr. 1428 vom 22. 7. 05.)
Verstärkung der italienischen Kriegsflotte. (N. M. B. vom 23. 7. 05.)
Le personnel mécanicien des équipages de la flotte. (Y., Nr. 1429 vom 29. 7. 05.)
Die Entwicklung der deutschen Kriegsmarine in ihrer Bedeutung für den deutschen Schiffbau. (S., Jahrg. 6, Nr. 20, 21, 22, 23.)
Der russisch-japanische Krieg. (A. N. G. vom 29. 7. 05; O. L., 1905, Nr. 23 bis 32; A. B., 1905, Nr. 28, 29, 30, 32; D. A., 1905, Nr. 29, 33, 34, 35; M. S., 1905, Nr. 8; Q. vom 1. 7., 15. 7., 1. 8., 16. 8 05; M. d. F. vom 27. 7. 05; A. N. G. vom 5. 8., 26. 8 05; A. Ma. vom 5. 8., 20. 8. 05; M. W., 1905, Nr. 106; U. S. M., September 1905; J. A. M., September 1905; T. f. S., September/Oktober 1905.)
Die Ausbildung des Seeoffiziers als Faktor des Erfolges. (M. S., 1905, Nr. 8.)
Les manoeuvres navales françaises de l'année 1905 dans la Méditerranée. (M. d. F. vom 29. 7., 5. 8., 12. 8., 19. 8. 05; Q. N., 1905, Nr. 14; Y., Nr. 1430, 1431 vom 5. 8., 12. 8. 05.)
Le matériel et le personnel de la flotte. (Q. N., 1905, Nr. 14, 15.)
Speed. (U. S. M., August 1905; N. M. R. vom 17. 8. 05; N. G. vom 24. 8. 05.)
Über die Frage des Kreuzerkrieges. (M. Sb., Juni 1905.)
The training of naval artificers. (N. M. R. vom 3. 8. 05.)
Bedeutung Port Arthurs. (K. T., 1905, Nr. 7.)
Sea strength of the naval powers. (S. A. vom 8. 7. 05.)
Wladiwostok. (D. O., 1905, Nr. 32.)
Trafalgar and Tsushima, 1805 and 1905. (N. L. J., 1905, Nr. 8.)
Speed in warships. (N. M. R. vom 10. 8. 05.)
La leçon de Tsoushima. (M. F., Juli 1905.)
La course et les corsaires. (Ebenda.)
Modern sea warfare. (N. M. R. vom 17. 8. 05.)
L'emploi des flottilles dans la guerre moderne. (Y., Nr. 1432 vom 19. 8. 05.)
Battleships as peace preservers. (A. N. J. vom 12. 8. 05.)
Das Seekriegsspiel. (M. S., 1905, Nr. 9.)
La bataille de Tsoushima. (M. d. F., 1905, Nr. 34.)
British and American training systems. (N. M. R. vom 31. 8. 05.)

Japan's Trafalgar: Further details. (Ebenda.)
Quelques détails sur la bataille de Tsoushima. (Y., Nr. 1434, 1435 vom 2. 9., 9. 9. 05.)
Notes on the principles of naval battle tactics. (U. S. M., September 1905.)
The evolution of modern signalling. (Ebenda.)
Que deviendront les croiseurs-cuirassés? (M. d. F., 1905, Nr. 35, 37.)
Zu den Fragen des Kreuzerkrieges. (M. Sb., 1905, Nr. 7.)
Les métamorphoses de l'inscription maritime. (Y., Nr. 1435 vom 9. 9. 05.)
The growth of navies. (N. M. R. vom 14. 9. 05.)
Les enseignements de la guerre russo-japonaise. (Y., Nr. 1436 vom 16. 9. 05.)

Marine- und Militärpolitik, Etatwesen.

Encore un mot sur la politique de la France en Europe. Son armée, sa marine. (Q. N., 1905, Nr. 13.)
Le budget de la marine. (M. d. F., 1905, Nr. 31.)
Germany and the anglo-french fleet. (A. N. G. vom 5. 8. 05.)
Sea-power and its influence on national character. (N. L. J., 1905, Nr. 8.)
Le programme navale. (Y., Nr. 1431, 1433 vom 12. 8., 26. 8. 05; U., Jahrg. 7, Nr. 26; E. vom 18. 8. 05.)
Rapport sur les points d'appui de la flotte. (M. F., Juli 1905.)
Politique nationale, politique navale. (Q. N., Juni 1905.)
After peace, what of Japan? (A. N. J. vom 5. 8. 05.)
Japanisches Budget für 1905/1906. (O., September 1905.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Alexandria Graving dock. (S. W. vom 12. 7. 05.)
Schwimmdock für Tsingtau. (Z., 1905, Nr. 31; A. S. Z., 1905, Nr. 34.)
Drydock for Cavite. (A. N. J. vom 22. 7. 05; E. vom 8. 9. 05.)
Fishguard harbour works. (Eg. vom 11. 8. 05.)
Cherbourg: Modifications au port de commerce et au port militaire. (Y., Nr. 1432 vom 19. 8. 05.)
Die Bremerhavener Hafenerweiterung. (A. S. Z., 1905, Nr. 33.)
Opening of the Boston navy yard drydock. (S. A. vom 26. 8. 05.)
Lösch- und Ladevorrichtungen für Hafenanlagen. (S., Jahrg. 6, Nr. 23.)
Die Anlage eines Schutzhafens an der Ostküste Bornholms. (H., 1905, Nr. 37.)

Sanitätswesen.

L'hygiène navale à bord du croiseur cuirassé »Marseillaise«. (A. M. N., 1905, Nr. 6, 7, 8.)
Hôpital maritime de Brest. (A. M. N., 1905, Nr. 7.)
Hygienische Betrachtungen über unterseeische Schiffe. (S. T. H., 1905, Nr. 8.)
Die Sanitätseinrichtungen des russischen Heeres. (K. T., 1905, Nr. 7.)
Das Rote Kreuz im ostasiatischen Kriege. (D. O., 1905, Nr. 32.)
L'hygiène et les hôpitaux à Buenos-Ayres. (A. M. N., 1905, Nr. 8.)
The disposal of wounded in a naval war. (N. M. R. vom 31. 8. 05.)
Gesundheitspflege in der Marine. (N. M. B. vom 3. 9. 05.)
Über ruhrartige Erkrankungen in Deutsch-Südwestafrika. (S. T. H., 1905, Nr. 9.)
The wounded in naval actions. (N. M. R. vom 7. 9. 05; A. N. G. vom 16. 9. 05.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Navy rations and canteens. (N. M. R. vom 14. 9. 05.)

Rechtsfragen.

England und der französische Neutralitätsbruch. (O. L., 1905, Nr. 25.)
Minen in den ostasiatischen Gewässern. (H., 1905, Nr. 36.)
Neutraler Verkehr und Kriegskonterbande. (H., 1905, Nr. 37.)
Die Beziehungen nichtenglischer Schiffe zu dem englischen Handelsschiffahrtsgesetz. (Ebenda.)
Neutral commerce in modern war. (N. M. R. vom 14. 9. 05.)

Koloniale Fragen.

La Tripolitania e l'Italia. (Ri. M., Juli 1905.)
Der Verbleib der Herero seit dem Gefecht von Waterberg. (M. W., 1905, Nr. 96.)
Kolonialpolitische Rück- und Ausblicke. (D. M., August 1905.)
Der Aufstand in Südwestafrika. (D. K. Z., 1905. Nr. 33.)
Die Unruhen in Ostafrika. (D. K. Z., 1905, Nr. 34, 37.)
Entwicklung der Verkehrswege und -mittel in den afrikanischen Kolonien. (D. O., 1905, Nr. 35.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Stabilität und Winddruck. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 2, 3.)
Wetterkunde für den Yachtmann. (Ebenda.)
La semaine de Cowes. (Y., Nr. 1431, 1432 vom 12. 8., 19. 8. 05.)
Das Schwert. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 4.)

Geschichtliches.

Naval ships at the time of Trafalgar. (N. G. vom 17. 8. 05; Eg. vom 28. 7. 05.)
The tactics of Trafalgar. (A. N. G. vom 29. 7. 05.)
The battle of Trafalgar. (U. S. M., August 1905.)
Die Kriegskunst zur See zur Zeit der englisch-holländischen Kriege. (M. Sb., Juni 1905.)
A peep at the navy in Nelsons time. (N. M. R. vom 3. 8. 05.)
Bataille de Neerwinden. (A. Ma. vom 20. 7. 05.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Einiges über Funkentelegraphie. (M. W., 1905, Nr. 94.)
Über die zweckmäßigste Stromart und Spannung für elektrische Schiffsanlagen. (S., Jahrg. 6, Nr. 20.)
Über Unterseekabel. (S., Jahrg. 6, Nr. 20 bis 23; Z., 1905, Nr. 34.)
The navy wireless school. (S. A. vom 15. 8. 05.)
Elektrischer Rudertelegraph und Ruderlegeanzeiger. (U., Jahrg. 7, Nr. 24.)
Die Kohlenergänzungsfrage der Kriegsschiffe auf See. (Ebenda.)
Submarine signals. (N. M. R. vom 10. 8. 05; E. vom 1. 9. 05.)
Der Modellschleppversuch. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 4, 5.)
Coaling warships at sea. (N. M. R. vom 24. 8. 05.)
Microscopic observations on naval accidents. (Eg. vom 25. 8. 05.)
Clarks Bunkerapparat. (A. S. Z., 1905, Nr. 34.)
Die militärische Bedeutung der Telegraphie. (I. R. A. F., 1905, Beiheft 65.)
La télégraphie sans fil. (A. Ma. vom 5. 9. 05.)

Nautische Fragen.

Ein Kimm-Diagramm. (M. S., 1905, Nr. 8.)
Westindische Orkane. (H., 1905, Nr. 29.)
Unterwasserschallsignal. (H., 1905, Nr. 31.)

Neue Seesignalapparate. (P., Nr. 825.)
Hydrologische Untersuchungen im europäischen Eismeer. (A. H., 1905, Nr. 8.)
Wettbewerbprüfung von Marine-Chronometern. Winter 1904/05. (Ebenda.)
Über Auflösung von Poldreiecksaufgaben durch Diagramme, die auf zenitalen Kartenprojektionen ruhen. (Ebenda.)
Anwendung von Sterndistanzen in der nautischen Astronomie. (A. H., 1905, Nr. 8, 9.)
Some observations on sounding and the admiralty charts. (J. U. S. I., August 1905.)
Leuchttürme und Seezeichen. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 5; D. F., 1905, Nr. 9.)
Übersicht der Meeresströmungen in einer Weltkarte. (A. H., 1905, Nr. 9.)
Neue Sturm- und Wettersignale an der chinesischen Küste. (Ebenda.)
Die Anfänge der Theorie des Schiffsmagnetismus. (Ebenda.)
Das Kompaß-Dreieck. (H., 1905, Nr. 30.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Les mécaniciens de la marine marchande aux États-Unis. (Y., Nr. 1429 vom 29. 7. 05.)
British rules and foreign shipping (T. M. vom 15. 7. 05; S. W. vom 12. 7. 05.)
Besondere Obliegenheiten der nordatlantischen Schiffahrt im August 1905. (H., 1905, Nr. 31.)
The mammouth Cunard liners. (S. A. vom 22. 7. 05.)
Die deutsche Handelsschiffahrt 1905. (D. F., 1905, Nr. 8.)
Ruderkommando. (A. S. Z., 1905, Nr. 33.)
Flußschiffahrt. (P., Nr. 827. 828.)
Unser Ruderkommando in offizieller englischer und in deutscher seemännischer Beleuchtung. (H., 1905, Nr. 34.)
Verschiebungen der Größenklassen bei den verschiedenen Handelsflotten. (Ebenda.)
Le projet de loi sur la marine marchande. (M. d. F., 1905, Nr. 34.)
Die russische Handelsflotte. (H., 1905, Nr. 36.)
Zur Geschichte der Tiefladelinie. (Ebenda.)
La protection de la marine marchande. (Y., Nr. 1435, 1436 vom 9. 9., 16. 9. 05.)

Handels- und Verkehrswesen.

Foreign trade of China in 1904. (Eg. vom 28. 7. 05.)
Cherbourg port marchand. (L. M., Juli 1905.)
Our oversea trade. (T. M. vom 15. 7. 05.)
La navigation commercial au Maroc. (Q. vom 16. 7. 05.)
Du commerce à Madagascar. (Ebenda.)
Trade of Kobe and Osaka in 1904. (Eg. vom 4. 8. 05.)
Die deutsche Flagge in außereuropäischen Ländern und Häfen. (H., 1905, Nr. 32, 35; A. S. Z., 1905, Nr. 34; U., Jahrg. 7, Nr. 25.)
Naval protection and commerce. (N. M. R. vom 24. 8. 05.)
Die Entwicklung des japanischen auswärtigen Handels. (O., September 1905.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Notes sur le renflouage des vaisseaux. (L. M., Juli 1905.)
Unglücksfälle der Fischdampfer. (H., 1905, Nr. 31.)
La catastrophe du »Farfadet«. (M. d. F., 1905, Nr. 31.)
Notes on the causes of accidents to submarine boats and their salvage. (E. vom 4. 8. 05.)
The explosion on the »Bennington«. (A. N. J. vom 29. 7. 05.)

Verschiedenes.

Deutschlands nächster Krieg. (J. A. M., August 1905.)
Gesamtproduktion an Kohlen. (H., 1905, Nr. 31.)
Gesamtübersicht aller an den Seeschlachten beteiligten japanischen und russischen Kriegsschiffe. (O., September 1905.)
Erklärung seemännischer Ausdrücke. (D. F., 1905, Nr. 9.)

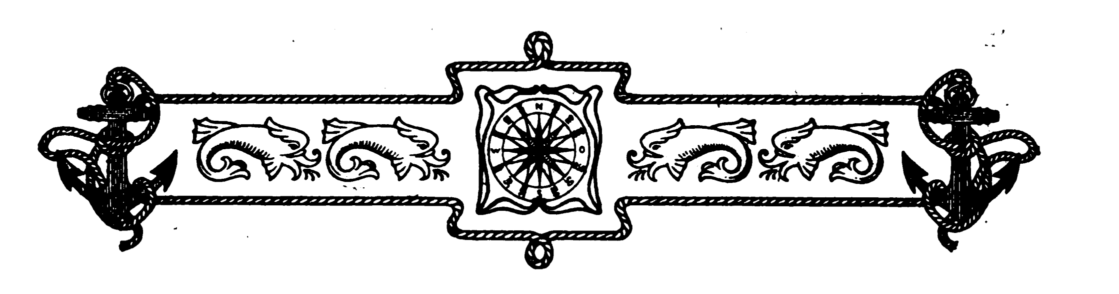


Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
Q. N. = Questions navales.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstr. 68—71.



Zur Beurteilung der Pekinger Vorgänge von 1898.

Ein Blatt aus Chinas jüngster Geschichte

von Sinicus.

Die folgenden Schilderungen, die zum Teil auf persönlichen Erinnerungen, zum Teil auf chinesischen Aufzeichnungen beruhen, behandeln eine denkwürdige, aber in Europa mehr ihren äußerlichen Umrissen als ihrem inneren Zusammenhange nach bekannte Episode in der neueren innerchinesischen Entwicklung. Sie sollen diesen inneren Zusammenhang mit der Objektivität des Historikers darzustellen versuchen und dadurch an ihrem bescheidenen Teile helfen, das Verständnis für die nachfolgenden Ereignisse und für die heutige Lage in China zu fördern.

Die politische Situation zu Peking im Frühjahr 1898 war überreich an beunruhigenden Elementen. Für das abendländische Auge zwar war das innere Spiel der Kräfte damals nur bruchstückweise und undeutlich erkennbar, aber schon die späteren Explosionen und Katastrophen lassen ermessen, welche Gewalt den unterirdischen Vorgängen innewohnte, auch wenn uns nicht einige federgewandte Chinesen, Mitspieler in dem höchst verwickelten Drama, ausführliche Berichte über ihre Erfahrungen und Auffassungen überliefert hätten. Nach den demütigenden Vorgängen des japanischen Krieges und dem verlustreichen Frieden von Schimonoseki hatten Rußland im Norden und Frankreich im Süden mit verstärkter Energie begonnen, ihre Interessen vorzutreiben, und die diplomatischen Vertreter beider Staaten setzten in gemeinsamer Arbeit der eingeschüchterten Regierung in Peking unablässig zu. Am 20. Juni 1895 war die den Chinesen abgezwungene Konvention unterzeichnet worden, durch die die Grenze von Tongking nach der Provinz Yünnan zu, den französischen Wünschen entsprechend, abgerundet wurde, eine Vergünstigung, für die China von England ausgesprochenermaßen mit der Konvention vom 4. Februar 1897 bestraft war, durch die nun auch die Grenze von Birma eine Berichtigung erhielt. Rußland aber hatte im September 1896 den Abschluß des Übereinkommens durchgesetzt, das ihm unter anderem den Bau der mandschurischen Eisenbahnen gewährte. Im Frühjahr 1898 folgten die Verpachtungen von

Kiautschou an Deutschland, von Port Arthur und Talienwan (Dalni) an Rußland, Weihaiwei an England und Kuangtschouwan (an der Küste von Kuangtung) an Frankreich. Aber diese Grenzregulierungen, Konzessionen und Verpachtungen waren nicht das einzige, was man von den Leitern des chinesischen Staatswesens erlangt hatte. Vielleicht noch bedeutungsvoller waren die schriftlichen Versicherungen, die sich einzelne Staaten über „die Nichtabtretung an andere Mächte" mit Bezug auf große Teile des chinesischen Reiches geben ließen. Schon im März 1897 hatte Frankreich eine solche Erklärung hinsichtlich der Insel Hainan verlangt, im Februar 1898 bekundete England in gleicher Weise sein besonderes Interesse am „Yangtse-Tal" (ein verschwommener Begriff, der damals in die Politik eingeführt wurde und dessen reale Bedeutung bis heute niemand kennt), im April legte Frankreich schützend seine Hand auf „die an Tongking angrenzenden Provinzen", und Japan endlich die seinige auf Fukien. Eine solche Sicherung von „Einflußsphären" hielt man in Europa vielfach für die Vorbereitung zu einer Teilung Chinas, und die Einzelheiten dieser Teilung wurden mehrfach in der Presse und den Parlamenten erörtert; eine englische Zeitung ging sogar so weit, eine Karte von der künftigen Territorialverteilung an die verschiedenen Mächte zu veröffentlichen, wobei England etwa vier Fünftel vom ganzen zufielen.*)

Verängstigt, planlos und unfähig zu einem bestimmten Entschluß, wie die chinesische Staatsleitung infolge der durch den japanischen Krieg offenbarten Wehrlosigkeit geworden war, mußte doch diese Kette immer neuer Forderungen auch die furchtsamste aller Regierungen schließlich dem Punkte zutreiben, wo die Verzweiflung ihr den Mut zum Widerstande gab. Selbst das chinesische Volk, das unter dem Einflusse des confucianischen Systems seit vielen Jahrhunderten in seinen oberen Schichten zur politischen Verblendung, in seinen unteren zur Apathie erzogen war, fing an, zornigen Empfindungen über diese Ereignisse zugänglich zu werden, deren Kunde ihm durch die zahlreichen neuentstandenen Zeitungen in ausgedehnterem Maße zugetragen wurde als bisher. Namentlich war es das Literatentum, das sich durch die Beredtsamkeit einiger jugendlicher, warmherziger und modern denkender Personen zu starker und bald sogar leidenschaftlicher politischer Parteinahme hinreißen ließ. Daß der Weg, auf dem man jetzt ging oder vielmehr vom Auslande vorwärts gedrängt wurde, in kurzer Frist zum Abgrunde führte, daß man im Begriffe stand, nicht bloß die politische Selbständigkeit, sondern auch die nationale Existenz zu verlieren, darüber war man sich allenthalben, oben wie unten, völlig klar; über die Mittel aber, wie man dem fremden Drängen Einhalt tun und eine neue Richtung gewinnen sollte, herrschte eine große Zerfahrenheit der Auffassungen. Von unten her, aus den Kreisen des aufgewühlten Literatentums, erschollen leidenschaftliche Anklagen gegen die unfähige, verräterische Regierung, die das Land an die Fremden verschachere, und oben, in der vielköpfigen Regierung, beschuldigte ein Teil den anderen, herrschte ein wütender Streit aller gegen alle. Außerstande, den gemeinsamen Haß gegen das Ausland in Taten umzusetzen, ließ man der verhaltenen Leidenschaft zunächst im Innern gegeneinander die Zügel schießen. Man konnte, allgemein gesprochen, im Frühjahr 1898 drei Parteirichtungen in dem höchsten Beamten-

*) Es erscheint heute angebracht, daran zu erinnern, daß der Gedanke einer Teilung Chinas, wenn nicht in England entstanden, so jedenfalls von seiner Presse am ersten und eifrigsten erörtert worden ist.

tume des Reiches, Pekings insbesondere, unterscheiden, die im einzelnen allerdings auch keine völlige Einheitlichkeit aufwiesen. Das Gros der Ministerialpräsidenten und Vizepräsidenten usw., von denen Kang Yi, Hü Ying Kueï und Li Ping Hêng später am meisten genannt worden sind, war der Ansicht, daß nur in der strengeren Abschließung gegen das Ausland und seinen Einfluß die Rettung für das Chinesentum liege, daß dieses sich nur auf seine eigene innere Stärke zu besinnen brauche, um die brutalen Angriffe der augenblicklich besser bewaffneten Barbaren abzuwehren. Ihnen gegenüber standen diejenigen, die anfingen, das abendländische Geistesleben mit Aufmerksamkeit zu betrachten und die dabei zu dem Schlusse kamen, daß man vom Auslande lernen müsse, um es zu überwinden. Ihr höchstgestellter Vertreter in Peking war der gelehrte Minister Wêng Tung Ho, der Lehrer und Vertraute des Kaisers; die größere Anzahl der Gesinnungsgenossen aber befand sich unter dem Beamtentume der Provinzen, die am meisten hervortretenden waren der Generalgouverneur Tschang Tschi Tung und der Gouverneur von Hunan, Tschen Pao Tschen. Zwischen beiden Richtungen und von beiden zugleich angefeindet, stand die Gruppe der Wortführer des Tsungli Yamen, Prinz King, Li Hung Tschang, Tschang Yin Huan u. a., die die eigentliche und einzige Vermittlung zwischen dem amtlichen China und der fremden Diplomatie bildeten und somit in erster Linie das Odium aller Unglücksschläge zu tragen hatten. Sie besaßen naturgemäß die meiste Einsicht in die Verhältnisse der internationalen Politik, waren aber den chaotisch einander entgegenwirkenden Kräften gegenüber hilflos und suchten sich durch Kompromisse nach allen Seiten über Wasser zu halten. Das Literatentum auf der anderen Seite, das sich zunächst in voller Einmütigkeit gegen die Regierung erhoben und nach dem Abschluß des Friedens von Schimonoseki eine zornige Protestbewegung ins Werk gesetzt hatte, war um jene Zeit ebenfalls bereits in zwei feindliche Lager gespalten. Kang Yeu Weï, der bekannte Urheber und Führer der politischen Literatenbewegung, der in seinen fulminanten Denkschriften die innere Unhaltbarkeit des chinesischen Staatswesens den Verhältnissen der modernen Zeit gegenüber dargetan hatte und in seinen gelehrten Abhandlungen (nicht als erster!) zu dem Schlusse gekommen war, daß das confucianische System, die Grundlage dieses Staatswesens, gar nicht der Lehre des Confucius entspreche und nur durch unerhörte Fälschungen der klassischen Exegese zustande gekommen sei — Kang Yeu Weï hatte durch diese in mehr als einer Hinsicht revolutionären Schriften bereits im Jahre 1895 die Aufmerksamkeit sowohl der Regierung als auch des Kaisers und der Kaiserin-Mutter erregt, und niemand konnte sich des Ernstes und der Wahrheit seiner Darlegungen verschließen. Namentlich Wêng Tung Ho, damals der mächtigste Mann im Reiche, wurde so völlig von ihnen erfaßt, daß er, seinen eigenen Äußerungen zufolge, trotz seiner 70 Jahre noch eine Umwandlung seiner gesamten politischen Auffassungen durchlebte, und wenn man den Angaben eines chinesischen Autors Glauben schenken darf,*) hatte er im August 1895 mit dem Kaiser den Erlaß von „Zwölf Edikten zur Verbreitung neuer Ideen" vereinbart. Nachdem die oben erwähnten Ereignisse zu Kang Yeu Weïs Denkschriften einen so erschreckenden Kommentar geliefert hatten, stieg der Einfluß dieses inoffiziellen Ratgebers in Peking in ungeahnter Weise. Prinz Kung, damals das älteste Mitglied der kaiserlichen Familie, konnte den Kaiser

*) Wu-sü tschêng pien ki, d. h. „Geschichte der staatlichen Umwälzungen von 1898", von Liang Ki Tschao, 3 Bände.

nur mit Mühe davon abhalten, Kang in besonderer Audienz zu empfangen; indessen wurde letzterer auf allerhöchsten Befehl am 24. Januar 1898 von den Prinzen und Ministern auf das Tsungli Yamen geladen, damit er dort die allgemeinen Grundzüge seiner Reorganisation des Reiches darlege. Wêng Tung Ho erklärte bald nachher, der obigen Quelle zufolge, dem Kaiser, daß „die Fähigkeiten dieses Mannes seine eigenen hundertfach überträfen". So war Kang im Frühjahr 1898 auf dem Wege, den ausschlaggebenden Einfluß auf die Zentralregierung zu gewinnen, während seine Anhänger in den Provinzen entsprechende Rollen spielten, so namentlich der hochbegabte Liang Ki Tschao in Hunan bei dem Gouverneur Tschen Pao Tschen. Bis dahin war die Bewegung unter den Literaten im Hinblick auf die allen gemeinsam drohenden Gefahren des Auslandes eine im ganzen einheitliche gewesen; sie teilte sich aber in dem Augenblicke, wo die verschiedenen eigenen Interessen in Frage kamen. Das geschah in besonders deutlicher Weise im April 1898 gelegentlich der großen dreijährigen Staatsprüfung, zu der sich Tausende von Literaten aus allen Teilen des Reiches in Peking eingefunden hatten. Liang Ki Tschao und einige Gesinnungsgenossen hielten diese Gelegenheit für geeignet, um einen Sturm gegen das literarische Prüfungssystem, insbesondere gegen das seit dem 12. Jahrhundert übliche „achtteilige Essay", zu unternehmen, und bemühten sich, Unterschriften zu einer Masseneingabe für seine Beseitigung zu sammeln. Der Erfolg hätte sich bei einiger Überlegung unschwer voraussehen lassen. Kaum hundert unter all den Tausenden wurden für den Plan gewonnen, während die große Masse, die ihre besten Interessen, die Frucht ihrer Jahrzehnte langen Arbeit, bedroht sah, in wildem Zorne auffuhr, Gegenkundgebungen veranstaltete und stürmische Szenen mit den „Verrätern" herbeiführte, die zum Teil sogar in Schlägereien ausarteten. Die Einigkeit in dem Literatentum und seine Bundesgenossenschaft bei der Reorganisation waren unwiederbringlich verloren. Unter den vielen Torheiten, die die „Reformatoren" begangen haben, war dieser jähe Eingriff in alteingewurzelte, erst allmählich abtragbare Interessen eine der ersten und größten.

Von dieser Zeit an nahm der Gegensatz zwischen den „Alten" und den „Neuen" sowohl im Kreise der Regierenden wie der Regierten immer schärfere Formen an. Um dieselbe Zeit, wo die verhängnisvolle Eingabe vorbereitet wurde, gründeten Kang Yeu Weï und seine Anhänger in Peking einen Klub „Reichschutz" (Pao-kuo hui), dem mehrere Hundert, meist jüngere Mitglieder angehörten. Nach den Statuten (Art. 3 bis 7) sollte der Zweck des Klubs sein, „die Souveränität und das Gebiet des Staates, die selbständige, durch den Charakter der Rasse bedingte Entwicklung des Volkes und die Erhaltung der heiligen Lehre (des Confucianismus) zu schützen; ferner die Notwendigkeit geeigneter Reformen im Innern und die bestimmenden Momente in dem Verhältnisse zum Auslande klarzulegen". Die Vereinigung sollte sich über das ganze Reich erstrecken, je eine Zentralstelle aber in Peking und Schanghai bestehen (Art. 11). Vorbereitet worden war diese große politische Organisation bereits in den Jahren vorher durch Gründung von „Wissenschaftlichen Vereinigungen" in den Provinzen Kuangtung, Ssetschuan, Fukien, Hunan, Kiangsu und Schensi. Der „Reichschutz" wurde nunmehr die Zentrale für „die Neue Lehre" und der Rahmen für das zu unternehmende Reformwerk. Die in Peking hervorgerufene Scheidung im Literatentum aber pflanzte sich mit der Rückkehr der Kandidaten in ihre Heimat durch die Provinzen fort,

und sehr bald begannen die Anklagen gegen den Klub wegen hochverräterischer Tendenzen von allen Seiten einzugehen. Auch in der Hauptstadt wurde die Gegnerschaft um so lauter und nachdrücklicher, je mehr der Riß der Anschauungen, der die Literaten teilte, auch durch die Zentralregierung hindurch sich fortsetzte und vertiefte: die Stellung zur Reform war das einzige Kriterium der feindlichen Parteien geworden, selbst der Haß gegen das Ausland verstummte zeitweilig auf beiden Seiten. Außer mehreren Zensoren waren es namentlich Kang Yi und Hü Ying Kuei, die Auflösung des Klubs und Untersuchung gegen seine Mitglieder beim Throne beantragten. Den nachhaltigsten Einfluß scheint die Denkschrift des Zensors Wên Ti ausgeübt zu haben. Er führte ein Moment in die Situation ein oder brachte es jedenfalls stark zur Geltung, das später schwerwiegende Folgen gehabt hat: den Gegensatz zwischen Chinesen und Mandschus. „Das allgemeine Bestreben des Vereins »Reichschutz«," so schrieb er, „besteht in dem Schutze Chinas, nicht aber in dem Schutze der Tsing- (d. h. mandschurischen) Dynastie." Die Reformatoren haben sich wiederholt und nachdrücklich gegen den Vorwurf antidynastischer Tendenzen gewahrt, und in eigentlich staatsrechtlichem Sinne wird man ihn auch gegen die Führer der damaligen Zeit nicht erheben können; darüber aber kann kein Zweifel sein, daß sie den nur noch in gewissen Kreisen des Südens, vor allem Kuangtungs (der Heimat Kang Yeu Weïs, Liang Ki Tschaos u. a.), und auch dort nur schwach vertretenen Gegensatz zu den Mandschus systematisch neu belebt und agitatorisch geschürt haben. Eine urteilslose, von falschen Gesichtspunkten geleitete fremde Presse in China aber hat ihnen darin Beistand geleistet, sie hat sich bemüht, den Chinesen den ihnen völlig fremden Gedanken aufzureden, daß sie eine von fremden Eroberern geknechtete Nation seien, und hat so zur Verschärfung des späteren Unheils beigetragen. Die maßlosen Ausfälle gegen die Mandschus, die namentlich die späteren Schriften der kantonesischen Reformatoren auszeichnen, lassen jedenfalls ihre behauptete dynastische Loyalität in zweifelhaftem Lichte erscheinen.*)

Im Frühjahr 1898 wäre allerdings ein solches Hervorkehren eines „nationalen" Gegensatzes höchst inopportun gewesen. Denn was den Bestrebungen Kang Yeu Weïs und seiner Genossen in Peking die starke, wachsende Bedeutung verlieh, war gerade die Gunst, die ihnen der unter dem Einfluß Wêng Tung Hos stehende Kaiser in immer rückhaltloserer Weise zuwandte. Am 29. Mai starb Prinz Kung, und damit fiel für den Monarchen die Rücksicht fort, die ihn, wie vorhin erwähnt, bisher davon abgehalten hatte, zu Kang in persönliche Beziehungen zu treten. Am 13. Juni wurde der Reformator zur Audienz befohlen, und am 16. Juni fand die letztere im Sommerpalast Wan schou schan statt. Nach dem Berichte, den Liang Ki Tschao über diese $2^1/_4$ Stunden währende Audienz veröffentlicht hat, legte Kang hier seinen Plan einer Modernisierung der staatlichen Verfassung ausführlich dar: er wollte zunächst die altüberkommenen Einrichtungen, Behörden und Würdenträger nicht beseitigen, sondern sie bedeutungslos machen, indem den letzteren Stellung, Gehalt und Titel belassen, die wirklichen Staats-

*) Die, denen die chinesischen Quellen nicht zugänglich sind, finden eine Illustration hierzu unter anderem im 4. Kapitel des im Jahre 1901 unter dem Titel The Chinese Crisis from within erschienenen Werkes. Der chinesische Verfasser, der sich unter dem Namen Wen Ching verbirgt, gibt lediglich eine für Europäer zurecht gemachte und daher weder mit literarischer, noch mit historischer Gewissenhaftigkeit ausgeführte Bearbeitung von Liang Ki Tschaos Wu-sü tscheng pien ki.

geschäfte aber anderen, jüngeren und von moderneren Anschauungen erfüllten Beamten übertragen würden. Der Amtscharakter dieser neuen Regierungsorgane sollte nicht erhöht werden, dagegen sollten sie das Recht erhalten, direkt an den Thron zu berichten. Als Vorbild für seine Reform schwebte Kang ausgesprochenermaßen die Reorganisation Japans vor, insbesondere die Beseitigung des Feudalismus und die Mediatisierung der Daimios im Jahre 1871. Auch damals hatte man diese rückständigen und unfähigen Großen des Reiches durch ein kaiserliches Edikt gezwungen, ihrer Herrschaft zu entsagen, und sie unter Belassung ihrer Titel und Gewährung einer Abfindungssumme mit der neuen Ordnung versöhnt. Organe der Regierung wurden jüngere Männer von niederem Range, die auch bisher schon unter den Daimios tatsächlich die Geschäfte geführt hatten. — Dieser Hinweis auf das Beispiel von Japan und daneben auf das von Rußland unter Peter dem Großen findet sich in Kangs Schriften immer und immer wieder, wie sich denn auch eine „Betrachtung der Reorganisation Japans“ (Ji-pên pien tschêng k'ao), eine „Betrachtung der Reorganisation Rußlands durch Peter den Großen“ (O Pi-tê pien tschêng k'ao) und eine „Lebensbeschreibung Peter des Großen“ (O huang ta Pi-tê tschuan) unter den Werken von ihm befanden, die im Februar 1898 dem Kaiser vorgelegt wurden. Daß ein Vergleich mit Japan durch die Erfahrungen des Krieges außerordentlich nahe gelegt wurde, ist leicht einzusehen, indessen scheinen auch schon damals von Japan aus systematische Einwirkungen auf die hier in Betracht kommenden chinesischen Kreise ausgeübt worden zu sein, in der Absicht, das besiegte China zu versöhnen und den von Japan zu vertretenden politischen Tendenzen zugänglich zu machen. Von welcher Stelle diese Einwirkungen zuerst ausgingen und in welcher Weise sie übermittelt wurden, entzieht sich bei der großen Geheimhaltung der japanischen Tätigkeit vorläufig unserer Kenntnis, daß aber damals bereits Beziehungen der Reformatoren auch zu dem amtlichen Japan bestanden, zeigen die im folgenden beschriebenen Ereignisse. Hier ist jedenfalls der Punkt, wo die japanische Beeinflussung des chinesischen Geisteslebens zuerst eingesetzt hat, und zwar in viel geschickterer, zielbewußterer Weise als es von Europa aus jemals geschehen ist.

Kang Yeu Weï war der erste, an dem sein System, eine neue Regierung zu bilden, verwirklicht wurde: unmittelbar nach der Audienz wurde er zum Sekretär im Tsungli Yamen ernannt, mit der Ermächtigung, jederzeit direkt an den Thron berichten zu dürfen. Wer seine künftigen Kollegen sein sollten, zeigt das gleiche Edikt vom 13. Juni, das ihn zur Audienz berief. Der Taotai Huang Tsun Hien,*) ferner ein junger Literat namens Tan Sse Tung, der Sohn des Gouverneurs von Hupeï, Kangs vertrautester Freund und — nach seinen Schriften zu schließen — ein Mann mit glänzenden Gaben, und endlich Liang Ki Tschao wurden den betreffenden Ministerien überwiesen, die sie demnächst in Audienz vorstellen sollten. Wenn aber Kang geglaubt hatte, daß sich die zahllosen konservativen Würdenträger ebenso widerstandslos von der Leitung des Staates würden entfernen lassen wie einst die japanischen Daimios, so ist dies ein weiterer Beweis für seine mangelhafte politische Voraussicht. Und zwar ist hier seine Selbsttäuschung umsoweniger entschuldbar, als er aus den drohenden Wetterzeichen der Gegenwart und Vergangenheit unschwer auf die starken Stürme hätte

*) Huang Tsun Hien wurde im November 1896 zum Gesandten in Deutschland ernannt, aber wegen seines niederen Ranges von diesem abgelehnt.

schließen können, denen sein Reformwerk in der Zukunft ausgesetzt sein würde. Hatte er durch die unzeitgemäße Eingabe Liang Ki Tschaos die Freundschaft des Literatentums verloren, so zog er sich durch die schonungslose Art, mit der er in seinen Denkschriften pietätvoll gehegte Auffassungen und Einrichtungen sowie festgewurzelte Interessen materieller Art angriff, die bitterste Feindschaft der Betroffenen, insbesondere des Beamtentums, zu. Dazu kam eine höchst unvorsichtige Kritik der Kaiserin-Mutter und ihrer „rechtswidrigen" Ausübung von Regierungsakten. Es ist hier nicht der Ort, in eine Erörterung des persönlichen Charakters dieser Fürstin einzutreten, oder eine Untersuchung der verfassungsrechtlichen Stellung zu unternehmen, die ihr in dem chinesischen Staatsorganismus zukommt; es genügt, zu betonen, daß sie infolge ihrer Persönlichkeit einen bedeutungsvollen politischen Faktor in den gegebenen Verhältnissen darstellte, und mit diesem Faktor, mochte er zu Recht oder zu Unrecht bestehen, mußte jeder Staatsmann rechnen, besonders wenn es sich um solche Pläne handelte, wie die Reformatoren sie im Auge hatten. Merkwürdigerweise sind alle Opfer, die einem Irrtum in diesem Punkte anheimfielen, anscheinend ohne belehrende Wirkung geblieben. Daß die Kaiserin-Mutter auch nach der nominellen Übernahme der Regierung durch den Kaiser am 4. März 1889 einen starken Einfluß auf die Staatsleitung behielt, war deutlich zu erkennen und bei den dynastischen Verhältnissen auch kaum zu verwundern. Für den Widerspruch, der sich hiergegen zuweilen bei Hofe geltend machte, war die herrschgewohnte Frau außerordentlich empfindlich. Die Gerüchte über die Art, wie die Tätigkeit des Kaisers und seiner Ratgeber überwacht wurde, entziehen sich der Beurteilung, sicher ist nur, daß sich bald ein unersprießliches Verhältnis zwischen beiden Herrschern herausbildete, das nur von dem Prinzen Kung noch notdürftig überbrückt wurde. Würdenträger, die Vertraute des Kaisers waren, erregten alsbald das Mißtrauen der Kaiserin, weil sie annahm, daß solche Personen ihrem Einflusse entgegenwirkten, und mancher von ihnen hat den Mut seiner Ansichten schwer büßen müssen. Nachdem bereits verschiedene dii minores hierüber zu Falle gekommen waren, wurden auch der mächtige Wêng Tung Ho und die, die zu ihm hielten, Gegenstand jenes Mißtrauens. Zunächst setzte die Kaiserin im August 1895 durch, daß Wêng seines Dienstes als Lehrer und persönlicher Berater des Monarchen enthoben wurde; im Dezember darauf wurden die beiden Minister Wang Ming Luan und Tschang Lin, ersterer Mitglied des Tsungli Yamen, die ihrer Ansicht über die weibliche Oberregierung allzu lauten Ausdruck gegeben hatten, plötzlich in schimpflichster Weise für immer aus dem Staatsdienst entlassen. Wêngs Stellung wurde immer exponierter, je rückhaltloser er sich zum Vertreter von Kang Yeu Weis Plänen beim Kaiser machte, und so traf auch ihn eines Tages der Bannstrahl, der seine ganze Größe zerschmetterte. Am 15. Juni 1898, also am Tage vor Kangs Audienz, erschien ein Edikt, das Wêng Tung Ho aller seiner Ämter entsetzte und ihn anwies, in seine Heimat zurückzukehren. (Im Dezember wurde sein Schicksal noch verschlimmert, indem die Form der Entlassung verschärft, und er selbst unter Polizeiaufsicht gestellt wurde.) Noch zwei andere Erlasse brachte der gleiche Tag, die beide den Entwicklungsgang der Dinge erkennen ließen: durch den einen wurden alle höchsten Beamten angewiesen, sich bei Beförderungen bei der Kaiserin zur Audienz zu melden; der andere aber ernannte den durch die Boxerwirren bekannter gewordenen Jung Lu, einen Günstling und Verwandten der Kaiserin, zum Generalgouverneur in

Tientsin. Diese drei Edikte, über deren Zustandekommen man sich keinem Zweifel hingeben kann, bewiesen schlagend, daß die Macht des Kaisers nur eine schattenhafte sein konnte, daß in Peking zwei einander entgegengesetzte Regierungen bestanden und daß es schier übermenschlicher Geschicklichkeit bedurft hätte, um beide zu einer nutzbringenden Einheitlichkeit zu verschmelzen. Weder Kang Yeu Wei noch irgend ein anderer der Reformatoren besaß diese Geschicklichkeit oder — nach Wengs Abgang — auch nur die erforderliche autoritative Stellung. Ja, die neu geschaffenen Staatsmänner und mit ihnen der Kaiser selbst scheinen trotz aller Erfahrungen nicht einmal voll ermessen zu haben, auf welchem gefährlichen Boden sie standen. Wie die Dinge lagen, flüchtete bald alles, was seine Interessen durch die Reformpläne bedroht sah, unter den Schutz der Kaiserin, während der Kaiser sich von seinen jugendlichen Ratgebern auf dem betretenen Pfade immer weiter treiben ließ. Daß das Reformwerk ohne die Hilfe der Kaiserin oder gar im feindlichen Gegensatz zu ihr niemals durchgeführt werden konnte, mußte spätestens nach dem Sturze Weng Tung Hos jedem klar sein; erstes Erfordernis für einen praktischen Staatsmann wäre es daher gewesen, die Zustimmung der allgewaltigen Herrscherin zu gewinnen, sei es auch zunächst unter Preisgabe des größten Teiles der Reformpläne, denen übrigens eine weise Mäßigung nur hätte dienlich sein können. Eine solche Aufgabe, für deren Lösung allerdings im Juni wohl bereits die Zeit verpaßt war, würde früher schwierig, aber kaum hoffnungslos gewesen sein. Liang Ki Tschao selbst, der von der Kaiserin ein geradezu ungeheuerliches Bild entwirft, und dessen Angaben daher immer zu ihren Ungunsten sprechen, läßt doch an zwei Stellen seines Werkes durchblicken, daß der Kaiser ihr von den Reformplänen Kenntnis gegeben und sogar die Denkschrift Kangs vom 29. Mai 1895 überreicht habe, ohne daß sie ihr Mißfallen darüber ausgesprochen habe.*) Dazu kommt, daß das Eingreifen der Kaiserin in Fragen der internationalen Beziehungen wohl oft den Eindruck einer schlecht unterrichteten, aber niemals den einer reaktionären Herrscherin hervorgerufen hat, wie denn während der letzten Jahre tatsächlich eine ganze Reihe der von Kang vorgeschlagenen Reformen unter Zustimmung der Kaiserin ins Werk gesetzt worden sind, obwohl ihre Urheber von 1898 geächtet sind und bleiben. Anstatt also durch unkluge Angriffe auf ihre verfassungsrechtliche Stellung die Kaiserin in einen feindlichen Gegensatz zu dem Reformwerk zu bringen, würde man dem Interesse des letzteren weit besser gedient haben, wenn man bei ihr den wirksamen Schutz gesucht hätte, den der Kaiser bei allen edlen Absichten seiner ganzen Persönlichkeit nach niemals zu geben imstande war. Die ungeübten Hände, die jetzt trotz aller Warnungen das Ruder im Staate ergriffen, mußten beim ersten Windstoß hilflos niedersinken.

Mit der Audienz Kang Yeu Weis am 16. Juni begann eine Episode, für die sich in der Geschichte schwer ein Seitenstück finden lassen wird. Der Kaiser setzte das von dem Reformator vorgeschlagene System in die Wirklichkeit um. Aus jungen, untergeordneten Beamten bildete er sich eine Kabinettsregierung, die hohen Minister und Würdenträger ließ er zwar in ihren Stellungen, ignorierte sie aber gänzlich und begann, das Staats- und Gesellschaftsgebäude seines Reiches unverzagten Sinnes abzubrechen, um statt dessen, unter Preisgabe eines guten Teils seiner absolutistischen Prärogative,

*) Wu-sü tschéng pien ki, Kap. 1, fol. 1 v⁰ und 23 v⁰.

einen Neubau nach fremdem Muster aufzuführen. Bald nach Kangs erster Audienz nahmen die Anklagen gegen ihn und den Klub „Reichschutz" an Heftigkeit zu, und da der Kaiser sie teils unbeachtet ließ, teils die hochgestellten Ankläger, z. B. Hü Ying Kueï, sogar mit einem Verweis bedachte, so nahm die Stimmung unter dem Beamtentum gegen Kang bald einen so erregten Charakter an, daß der Kaiser den persönlichen Verkehr mit ihm mehr und mehr einschränken und seine Vorträge schriftlich entgegennehmen mußte. Dafür umgab er sich von Mitte August ab mit einem aus vier Mitgliedern bestehenden geheimen Kabinett, das seine Weisungen von Kang erhielt und die Vermittelung zwischen diesem und seinem kaiserlichen Herrn bildete. Diese vier waren: Yang Jui, Liu Kuang Ti, Lin Hü und der bereits erwähnte Tan Sse Tung. Die beiden Erstgenannten gehörten dem Vorstande des Klubs „Reichschutz" an, und Lin Hü war ein Schüler von Kang; alle vier hatten den Rang und die Stellung von Ministerialsekretären. Diese vier jugendlichen Dilettanten mit Kang als geistigem Leiter und dem Kaiser als verfassungsmäßigem Exekutivorgan bildeten im Sommer 1898 die tatsächliche Regierung des Reiches; die Mitglieder des Staatsrates und der „sechs Ministerien" waren Zuschauer und Dulder. „Alle Berichte, die an den Thron eingingen," sagt Liang Ki Tschao hierüber, „wurden von jenen vier durchgesehen, und für alle Edikte, die erlassen wurden, arbeiteten die vier die Entwürfe aus." So entstanden in der Zeit vom 11. Juni bis 19. September jene bekannten Reformedikte,*) die in der ganzen Welt ein Staunen hervorriefen, die Träger der bisherigen Ordnung in China aber vor Schreck erstarren ließen. Die in ihren Folgen kaum zu ermessenden Neuerungen folgten einander so rasch, daß das Beamtentum in der Hauptstadt wie in den Provinzen gar nicht Zeit fand, sich in die neuen Situationen hineinzuleben. Die Frage: „neue" oder „alte Regierung" beherrschte das gesamte politische Denken, niemand wußte, was der nächste Tag bringen würde, aber jeder fühlte, daß, wie die Dinge sich jetzt entwickelten, eine Krisis sehr bald eintreten müsse.

Und in der Tat schwoll die Zahl der durch die Reformen erbitterten und in ihrer Stellung bedrohten Würdenträger immer bedenklicher an. Maßregeln, wie die am 5. September erfolgte Degradierung der Präsidenten und Vizepräsidenten des Ministeriums des Kultus, weil sie die Eingabe eines jüngeren reformatorischen Sekretärs (dem Kaiser wurde darin die Bereisung Japans anempfohlen) zurückgehalten hatten, veranlaßten immer lautere Beschwerden im anderen Lager bei der Kaiserin und ihren Vertrauten. Zu den letzteren zählte in erster Linie Jung Lu, ein energischer Mann, der bis zum Juni Kommandant von Peking und Minister im Tsungli Yamen gewesen war und sich modernen Ideen durchaus nicht unzugänglich gezeigt hatte. Am 15. Juni war er, wie oben erwähnt, zum Generalgouverneur in Tientsin ernannt worden, zugleich damit aber erhielt er den Oberbefehl über die drei Armeen des Pei-yang, nämlich die Kansu-Truppen des Generals Tung Fu Siang, die Provinzialarmee des Generals Nieh**) und die sogenannte „Neue Armee" Yuan Schi Kais. Liang Ki Tschao bringt diese Maßregel mit einem angeblichen, seit lange erwogenen Plane der Kaiserin in

*) Diese Edikte sowie die späteren Gegenerlasse sind von dem Jesuiten Tobar in das Französische übersetzt und unter dem Titel Décrets Impériaux 1898 als Nr. 4 der Série d'Orient von J. Em. Lemière 1900 in Schanghai herausgegeben worden.

**) Beide haben während der Boxerwirren eine Rolle gespielt.

Verbindung, der die Entthronung des Kaisers und die Erhebung eines anderen ihr bequemeren Prinzen auf den Thron zum Ziele gehabt habe. Und zwar hätte diese Entthronung bei Gelegenheit einer in Gegenwart des Kaisers und der Kaiserin abzuhaltenden Parade über die genannten Truppen in Tientsin erfolgen sollen, die durch ein erst am 24. August veröffentlichtes Edikt für den 19. Oktober verfügt war. Irgend einen Beweis hat aber Liang für diese Behauptungen nicht beigebracht. Jedenfalls stieg aber die Erbitterung in beiden Lagern zusehends; offenbar begann man auf beiden Seiten, sich auf eine Vergewaltigung durch den Gegner einzurichten. Darauf deutet einerseits die Verleihung der Militärdiktatur an Jung Lu durch die Kaiserin, anderseits der etwas verworrene Vorschlag Kang Yeu Weïs, der Kaiser solle sich nach „dem Muster des japanischen Sambo hombu" (Generalstab) mit einer von ihm unmittelbar befehligten Truppe als Leibwache umgeben. Die Schnelligkeit der Entwicklung hat diesen Vorschlag nicht zur Reife kommen lassen, und ehe der Kaiser ihn ausführen konnte, war der Würfel bereits gefallen. Am 12. September hatte das Reformkabinett beschlossen, die hervorragendsten Männer des Reiches, deren fortschrittliche Gesinnung man kannte, nach Peking zu berufen und mit ihnen sowie mit einer Anzahl von Spezialautoritäten aus Japan und dem Abendlande eine neue Regierung zu bilden und dann das gesamte chinesische Staatswesen zu modernisieren. Tags darauf unternahm der Kaiser in Wan schou schan persönlich einen, nun wohl stark verspäteten, Versuch, die Zustimmung der Kaiserin zu diesem Plane zu gewinnen. Die Eindrücke, die er von diesem Versuche zurückbrachte, waren derartige, daß er am 14. September Yang Jui erklärte, seine Macht sei zu Ende, er sei außerstande, seine Anhänger zu schützen, und könne ihnen nur noch den Rat erteilen, sich selbst ohne Verzug in Sicherheit zu bringen. Tan Sse Tung und Kang Yeu Weï aber gaben das Spiel noch nicht verloren: sie wollten den zerschmetternden Schlag abwehren, indem sie ihm zuvorkamen. Hierzu aber bedurften sie eines kühnen Mannes, der über die nötigen realen Machtmittel gebot, und diesen Mann glaubten sie in Yuan Schi Kai, dem jetzigen Generalgouverneur von Tschili, zu sehen. Er stand damals an der Spitze der etwa 7000 Mann zählenden, von deutschen Offizieren ausgebildeten sogenannten „Neuen Armee", die 30 km von Tientsin in Baracken lag und jedenfalls die beste Truppe war, über die China verfügte. Yuan, eine energische Persönlichkeit, war zwar Jung Lu unterstellt, sollte ihm aber wenig zugetan sein und wegen seiner fortschrittlichen Ansichten dem Kaiser eine loyale Gesinnung bewahrt haben. Zeit war nicht zu verlieren, und Yuan wurde unverzüglich nach Peking zur Audienz berufen. Am 16. September wurde er empfangen, und am gleichen Tage*) erschien ein Edikt, das ihm den Rang eines Ministerial-Vizepräsidenten verlieh und seine Stellung zu einer ausschließlich militärischen, von Jung Lu unabhängigen machte. Diese Gunstbezeugung sollte aber Yuan offenbar nur gefügig machen, für später war ihm etwas weit Höheres zugedacht. Am 17., 19. und 20. September fanden weitere Audienzen statt, und am 18. hatte Tan Sse Tung eine lange Unterredung mit ihm. Was bei diesen Verhandlungen besprochen und vereinbart wurde oder werden sollte, läßt sich nur mit einiger Wahrscheinlichkeit vermuten. Liang Ki

*) Bei Tobar am 15. September. Wenn Cordier, Histoire des relations de la Chine avec les puissances occidentales, Bd. III, S. 407, meint, diese Auszeichnung sei Yuan „nach dem Staatsstreich" zuteil geworden, so ist dies eine von den zahlreichen Unrichtigkeiten des Werkes.

Tschao, der mit Tan Sse Tung die letzten Tage vor seinem Tode in Peking zusammen verlebte, hat seinem Werke eine Aufzeichnung über jene Unterredung vom 18. September eingefügt. Daraus geht hervor, daß Tan Yuan Schi Kai zu bestimmen suchte, den Schutz des Kaisers gegenüber den Plänen der Kaiserin und Jung Lus, insbesondere bei der geplanten Parade in Tientsin, zu übernehmen. Seine „Neue Armee" würde die Truppen Tung Fu Siangs und des Generals Nieh ohne Schwierigkeit überwältigen, „er solle sich dann auf die Seite der rechtmäßigen Majestät stellen und dem Kaiser die volle Macht zurückgeben". Bindende Versprechungen hat Yuan hierauf nicht gegeben, sondern, beständig ausweichend, nur erklärt: „Wenn der Kaiser bei der Truppenbesichtigung sich in mein Lager flüchtet und mir den ausdrücklichen Befehl gibt, die Verräter zu vertilgen, so werde ich natürlich handeln wie jeder ehrliche Mann es tun würde; ich werde meine Kraft bis zum Tode einsetzen, den Kaiser zu retten." Es ist anzunehmen, daß bei den Audienzen im Stadtpalast (die Kaiserin war in Wan schou schan) die nämlichen Fragen in der nämlichen Weise verhandelt wurden. Es ist aber auch ferner sehr naheliegend, anzunehmen, daß man in Wirklichkeit gar nicht geneigt war, erst bei der Parade im Oktober den Schutz des Kaisers wirksam durchzuführen, sondern daß man wünschte, aus der Defensive in die Offensive überzugehen, und zwar dies sogleich, indem man die Kaiserin und Jung Lu gewaltsam beseitigte. Die von letzterem geführte Reaktion hat die Reformatoren ausdrücklich dieser Anschläge bezichtigt und in erster Linie durch sie die blutigen Maßregeln der Kaiserin gerechtfertigt. Die überlebenden Mitglieder der Reformpartei haben allerdings jene Gewaltakte in Abrede gestellt, aber man müßte sie für noch schlechtere und weniger radikale Politiker halten als sie waren, wollte man ihnen zutrauen, sie hätten diese von ihrem Standpunkte als notwendig erscheinenden Maßregeln außer Betracht gelassen. Ein Edikt vom 22. September ordnete an, daß sämtliche Zugänge zu den Palastgründen von Wan schou schan durch reichliche Truppen der mandschurischen Garde zum Schutze der Kaiserin zu besetzen seien, und niemand eingelassen werden dürfe; und in dem Edikt vom 29. September, das das Vorgehen gegen die Reformatoren begründet, wird besonders hervorgehoben, daß „die Verschwörer den Palast hätten besetzen und sich der Kaiserin mit Gewalt bemächtigen wollen". Die damals in Tientsin erscheinende reformfreundliche chinesische Zeitung „Kuo wên pao" brachte am 5. November eine lange Erklärung, in der Kang Yeu Weï gegen diese Anschuldigung der Rebellion verteidigt wurde. Die Behauptung sei unwahr, daß er dem Kaiser geraten habe, Yuan Schi Kai Befehl zu geben, mit der „Neuen Armee" nach Peking zu rücken, Wan schou schan zu umzingeln und sich der Kaiserin zu bemächtigen. Aber die Argumentation in dieser Erklärung ist von bedenklicher Art. Sie verlangt zum Beweise der erhobenen Beschuldigung den Text von Kangs Vorschlag und von dem kaiserlichen Erlasse sowie die Aussagen von Yuan Schi Kai und von den Mitverschworenen Yang Jui, Liu Kuang Ti, Lin Hü und Tan Sse Tung. Aber die Mitverschworenen waren damals schon sämtlich tot, schriftlich wird weder Kang seinen Vorschlag, noch der Kaiser seinen Erlaß formuliert haben, und die Aussagen Yuan Schi Kais waren, wie wir sogleich sehen werden, offenbar höchst kompromittierender Art. Nicht minder schwach ist Liang Ki Tschaos Beweisführung in diesem wichtigen Punkte. Er erzählt (Kap. 2, fol. 9 v°), daß in jenen kritischen Septembertagen (13. bis 20.) der Kaiser drei geheime Weisungen an seine Vertrauten

und an Yuan habe gelangen lassen, in denen man Befehle betreffend Beseitigung der Kaiserin vermutet habe. Kang Yeu Wei habe zwei davon veröffentlicht, sie enthielten lediglich die Aufforderung an die Genannten, sich und den Kaiser in Sicherheit zu bringen,*) folglich könne man auch von der dritten annehmen, daß sie sich nicht auf eine Beseitigung der Kaiserin bezogen habe. Durch derartige Argumente wird die an sich so wahrscheinliche Beschuldigung nicht entkräftet. Die späteren Veröffentlichungen der Reformatoren haben denn auch jene Ableugnung nicht mehr aufrecht erhalten; sie wurde wohl nur im Anfang für notwendig erachtet, weil man die Sympathien einflußreicher und loyaler Kreise nicht verlieren wollte. So gibt der Verfasser von The Chinese Crisis (S. 125) ohne Umschweife zu, daß die Reformatoren beschlossen hatten, durch Yuan den Palast der Kaiserin militärisch zu besetzen und sie selbst zur Gefangenen machen zu lassen. Der bekannte amerikanische Parlamentarier und Industrielle Pierpont Morgan aber, der sich damals in China aufhielt, erzählt, daß Yuan Schi Kai vom Kaiser mit der Hinrichtung Jung Lus beauftragt gewesen sei.**) Die Zuverlässigkeit der Quellen, aus denen Herr Morgan geschöpft hat, ist zwar nicht zu kontrollieren, indessen unwahrscheinlich klingt die Angabe nicht.

Soviel ist also sicher, daß Yuan dazu ausersehen war, einen entscheidenden Schlag gegen die Partei der Kaiserin zu führen. Nach seinen Äußerungen zu Tan Sse Tung kann man annehmen, daß er eine Weile geschwankt hat, ob er den verantwortungsvollen Auftrag übernehmen solle. Aber Yuan hat während seiner glänzenden Laufbahn mehr als einmal gezeigt, daß er nicht bloß ein energischer Mann, sondern auch ein guter Rechner ist. Bei der Abschätzung der Wahrscheinlichkeiten kam er bald zu dem Resultat, daß es allzu gewagt sein würde, sein Glück auf die Karten so unerfahrener Spieler zu setzen wie der Kaiser und seine Ratgeber es waren. Liang Ki Tschao erzählt, Yuan habe nach seiner letzten Audienz geäußert: „Wenn mich der Kaiser mit der Ausbildung von Truppen beauftragt, so werde ich nicht wagen, seine Befehle nicht entgegenzunehmen, aber von anderen Dingen verstehe ich nichts." Nach einer französischen Lesart***) soll er Jung Lu den Befehl zu seiner Hinrichtung gezeigt und ihm erklärt haben, daß er übermorgen wiederkommen würde, ihn auszuführen! Der Verfasser von The Chinese Crisis bemerkt nur allgemein, Yuan Schi Kai „habe sich als Verräter entpuppt, indem er hingegangen sei und alles aufgedeckt habe" (S. 125 und 178). Einen ausführlicheren Bericht über die äußeren Vorgänge jener folgenschweren Stunden gibt Liang Ki Tschao, und aus ihm läßt sich am sichersten ein Schluß auf den inneren Zusammenhang ziehen. Jung Lu hatte, im Hinblick auf kommende Ereignisse, vielleicht auch argwöhnisch wegen Yuans unsicherer Haltung, schon in der zweiten Septemberwoche die Truppen des Generals Nieh, etwa 5000 Mann, nach Tientsin beordert, Tung Fu Siang aber mit seinen übelberüchtigten, 10 000 Mann zählenden Kansu-Truppen südlich und westlich von Peking stationiert.†) Yuans Berufung

*) Sie sind übersetzt im North China Herald vom 17. Oktober 1898.

**) Bei Cordier, a. a. O. S. 407.

***) Cordier, a. a. O. S. 408.

†) Im Oktober und November erhoben die fremden Gesandten in Peking wegen der Ausschreitungen dieser Truppen wiederholt, aber erfolglos Einspruch gegen ihre Anwesenheit in der Nähe der Hauptstadt. Sie haben dann im Sommer 1900 bei der Belagerung der Gesandtschaften an erster Stelle mitgewirkt.

nach Peking am 15. September machte den Generalgouverneur vollends mißtrauisch; er sandte am 17. zwei Vertraute zum Prinzen King und zur Kaiserin, vermutlich, um sie auf Yuans Tätigkeit aufmerksam zu machen. Am 18. telegraphierte er nach Peking, daß der Ausbruch von Feindseligkeiten zwischen England und Rußland zu besorgen sei, und daß Yuan daher unverzüglich nach Tientsin zurückgesandt werden möge, damit er die Sicherung der Küste übernähme. Noch am Abend des 20. kehrte Yuan nach Tientsin zurück, offenbar — wie eben gezeigt wurde — schon halb entschlossen über die Richtung, die er einschlagen wollte. Unmittelbar nach seiner Ankunft traf er mit Jung Lu in dem Amtsgebäude des letzteren zusammen. Was zwischen den beiden Männern verhandelt wurde, wird außer ihnen kaum jemand wissen; es läßt sich aber aus dem, was noch während dieser Nacht und am folgenden Tage geschah, unschwer erraten. Jung Lu ließ Yuan Schi Kai nicht zu seinen Truppen zurückkehren, sondern hielt ihn in seinem Amtsgebäude fest mit dem Auftrage, das Archiv zu bewachen. Er selbst aber nahm die großen Amtssiegel des Generalgouverneurs und Handelssuperintendenten an sich und eilte nach Peking. Und nun begann am 21. das blutige Strafgericht für die Reformregierung, die hatte schlagen wollen, ohne daß ihr Arm gewaffnet war.

Über das, was zunächst im Palaste vor sich ging, verbreiten zwar zahlreiche Gerüchte ausführliche Darstellungen, aber zur Feststellung dessen, was daran richtig ist, fehlen die Grundlagen. Schon am 21. September*) erschien ein Edikt, wonach die Kaiserin, „den wiederholten inständigen Bitten des Kaisers entsprechend, endlich eingewilligt habe, wieder bei der Regierung ihre Ratschläge zu erteilen". Dieses Dokument, das mit den eigenen Worten des Kaisers zu sprechen vorgibt und ihn dabei zugleich der Regierungsgewalt beraubt, ist selbst für asiatische Phraseologie und Scheinpolitik eine ungewöhnliche Leistung. Dem unglücklichen Monarchen mag in dieser Zeit ein schlimmer Lohn geworden sein für den Versuch, den altersgrauen Riesenbau seines Reiches in modernem Stile herzurichten. Die ergrimmte Kaiserin, die wohl vor allem ihre persönliche Rache für die „Verschwörung" befriedigen wollte, ließ ihn auf der kleinen Insel Ying tai in einem See der inneren Palastgründe internieren und von jedem Verkehr absperren. Vielleicht wird einst die Zukunft lehren, ob ihm unter dieser Kette von Demütigungen der Mut geblieben ist für einen erneuten Versuch, die zähe Kraft historischer Traditionen in geeigneterer Weise zu brechen.

Das nächste, was Jung Lu im Auftrage seiner Herrscherin unternahm, war die Ergreifung der Reformatoren in Peking, insbesondere der vier Kabinettsmitglieder und ihrer Anhänger. Das Haupt der ganzen Bewegung, Kang Yeu Wei, entging dem Verderben durch eine Kette ungemein glücklicher Zufälle. Schon im August hatten die Mitglieder des Staatsrates in der Absicht, den Kaiser von dem Einflusse Kangs frei zu machen, den Antrag gestellt, den federgewandten Reformator als Redakteur der neu zu gründenden Regierungszeitung nach Schanghai zu entsenden. Der Kaiser, offenbar im Hinblick auf die exponierte Lage, in der sich sein Vertrauter in der Hauptstadt befand, wies den Antrag nicht ab, verzögerte aber seine Ausführung, zumal Kang selbst in der Nähe des Herrschers zu bleiben wünschte. Als aber der Kaiser an dem verhängnisvollen 13. September zu der Erkenntnis kam, daß seine Macht zu Ende sei,

*) Bei Tobar am 20. September.



forderte er Kang auf, unverzüglich abzureisen, und wiederholte diesen Wunsch sogar in Form eines offenen Edikts unter dem Datum des 17. September.*) Aber erst, nachdem Kang am 18. noch eine dringende Warnung von seinem kaiserlichen Freunde erhalten hatte, reiste er am 20. morgens von Peking ab. Als Jung Lu in der Nacht zum 21. nach der Hauptstadt eilte, konnte er nicht ahnen, daß der erste seiner Proskribierten gerade in seiner Residenz Tientsin war, und als er am 21. Kangs Wohnung in Peking umstellen ließ, befand sich der Gesuchte an Bord eines englischen Dampfers auf dem Wege nach Schanghai, nachdem er einen chinesischen Dampfer wegen Platzmangels wieder verlassen hatte. Jung Lu ließ an die Behörden von Tschifu und Schanghai telegraphieren und außerdem den Torpedojäger „Fei Ying"**) dem Schiffe nachsenden. Auf der Reede von Wusung vor Schanghai erfuhr der ahnungslose Kang durch einen Abgesandten des englischen Generalkonsuls, der wohl eine eventuelle Vergewaltigung der englischen Flagge verhindern wollte, zuerst von der ihm drohenden Gefahr und ließ sich daher nur zu willig sogleich an Bord des englischen Postdampfers übersetzen, der ihn unter der Bedeckung des Kanonenboots „Esk" nach Hongkong brachte. Kang Yeu Weï hat sich seitdem in Singapore aufgehalten und Japan, Amerika und Europa***) bereist. Durch seine späteren maßlosen Schmähschriften hat er einen großen Teil des Ruhmes eingebüßt, den er namentlich bei den Engländern durch eine ihn verhimmelnde Presse erhalten hatte.

Das Schicksal der übrigen Reformatoren gestaltete sich härter. Jung Lu scheint so völlig von dem Verlangen beseelt gewesen zu sein, Kang Yeu Weïs habhaft zu werden, daß er die Maßregeln gegen dessen Mitverschworene zunächst ganz vergaß. Er hielt die Gerüchte über Kangs Abreise für eine List und suchte ihn noch bis zum 25. September in Peking, indem er alle Stadttore schließen, die Eisenbahnzüge durchsuchen und überall in der Stadt Nachforschungen anstellen ließ. Die Reformatoren hätten diese vier Tage unzweifelhaft zur Flucht benutzen können, und doch hat es auffallenderweise nur einer von ihnen, Liang Ki Tschao, getan. Vielleicht ist ein gewisser orientalischer Fatalismus die Ursache hiervon, wie wir ihn in der unten erzählten Episode beobachten können. Erst als Jung Lu die endgültige Meldung erhielt, daß ihm sein Hauptwidersacher entronnen sei, wandte er sich am 25. den anderen Opfern zu. Die vier „Kabinettsmitglieder": Yang Jui, Liu Kuang Ti, Lin Hü und Tan Sse Tung, sowie verschiedene Andere, die in den gleichen Spuren gewandelt waren, darunter ein Bruder Kangs, wurden verhaftet und durch Edikt vom 26. September einem besonderen Gerichtshofe überwiesen. Ein neuer Befehl vom 28. bestimmte indessen, daß weitere Vernehmungen unnötig und die Angeschuldigten sofort zu enthaupten seien. Noch an demselben Tage wurde der Spruch erfüllt.†) Ein Edikt vom 29. rechtfertigte die eilige Justiz damit, daß bei einer Verzögerung weitere Komplikationen zu befürchten gewesen wären, und daß „bei den Vernehmungen nur Worte gemacht würden, durch die höchstens noch andere Personen in die Angelegenheit verwickelt werden könnten". In demselben Edikt

*) Bei Tobar am 15. September.

**) Jetzt das deutsche Torpedoboot „Taku".

***) Im Sommer 1904 hat er auch Deutschland einen kurzen Besuch abgestattet.

†) Die Hinrichtungen fanden auf dem öffentlichen Richtplatze statt, nicht, wie Cordier (a. a. O. S. 411) will, „in dem Teile des kaiserlichen Palastes, der sich am Ende der Gesandtschaftstraße befindet", „zwei Schritte von den Wohnungen der fremden Diplomaten".

werden die Generalgouverneure und Gouverneure sämtlicher Provinzen angewiesen, „im geheimen eifrigste Nachforschungen anzustellen" nach Kang Yeu Weï, „dem Haupte der Revolution", dessen Ideen im Gegensatz ständen zu dem Geiste der kanonischen Lehren, „dessen Verhalten der natürlichen Vernunft zuwiderliefe, und der sich daher den Haß von Göttern und Menschen zugezogen habe. Alle Menschen sollten sich vereinigen, um ihn zu verfolgen und zu ergreifen, wie wenn es sich um die Verfolgung und Ergreifung eines Raubtieres handelte." Und alles das wird dem Kaiser als eigene Willensäußerung in den Mund gelegt! Auch Liang Ki Tschao erscheint in diesem Edikte als einer der Hauptverräter, und zwar als „der unzertrennliche Genosse von Kang Yeu Weï", der „ebenso gesucht, ergriffen, verurteilt und bestraft werden soll wie dieser".

Liang war indessen ebenso wie sein Freund und Lehrer Kang für die Rache der Kaiserin nicht mehr erreichbar. Die Schilderung, die er von seinen letzten mit Tan Sse Tung in Peking verlebten Stunden in seinem Werke (Kap. 6, fol. 14 bis 15) gibt, sind in mehreren Beziehungen interessant, so daß sich eine Übersetzung verlohnen dürfte. „Als am 21. September die Reaktion eintrat," so erzählt er, „ging ich zu Tan. Wir saßen in seiner Wohnung auf dem Divan beieinander und sprachen darüber, daß man Kang Yeu Weïs Haus aufgebrochen und durchsucht habe. Da kam plötzlich die Nachricht, daß die Kaiserin die Regierung wieder übernommen habe. Tan sagte ruhig und gefaßt: »Einst habe ich den Kaiser retten wollen und habe es nicht vermocht; jetzt wollte ich unseren Meister (Kang) retten und habe es auch nicht vermocht; nun bleibt mir nichts zu tun übrig, als den Tod zu erwarten. Zwar weiß ich, was dem Reiche not tut, aber vollbringen kann ich es nicht. Versuche du, in die japanische Gesandtschaft zu gelangen und Ito*) zu sehen, und bitte ihn, an den japanischen Konsul nach Schanghai zu telegraphieren, daß er unseren Meister rettet.« Ich verbrachte darauf die Nacht in der japanischen Gesandtschaft, Tan aber verließ den ganzen Tag sein Haus nicht, sondern wartete auf seine Festnahme. Niemand erschien jedoch, um ihn zu verhaften. Infolgedessen kam er am nächsten Tage ebenfalls in die japanische Gesandtschaft, wo wir uns trafen. Er redete mir zu, nach Japan zu gehen, und bat mich, eine Kiste an mich zu nehmen, die von ihm verfaßte Schriften, Gedichte, wissenschaftliche Abhandlungen und mehrere Hefte voll Aufzeichnungen, sowie seine Familienpapiere enthielt. Als er sie mir übergab, sagte er: »Wenn niemand fliehen will, so kann man keine Pläne für die Zukunft machen; und wenn niemand sterben will, so hat unser Kaiserlicher Herr keinen, der ihm Gefährte sei . . .**) Unser beider Aufgaben scheiden sich hier.« Wir umarmten uns noch einmal und trennten uns. Noch an den drei Tagen vom 22. bis 24. September entwarf er mit einigen kühnen Genossen Pläne zur Rettung des Kaisers, aber sie kamen nicht mehr zur Ausführung. Am 25. wurde er verhaftet. Noch am Tage vorher hatten ihn mehrere Japaner inständigst gemahnt, nach Japan zu gehen, aber er wollte davon nichts hören. Als sie wieder und wieder drängten, sagte er: »Noch in keinem Lande ist die politische Umformung ohne Blutvergießen zustande gekommen;

*) Der bekannte japanische Staatsmann Marquis Ito hielt sich damals vorübergehend in Peking auf und sollte am 22. September vom Kaiser in Audienz empfangen werden. Die Audienz fand unter den Umständen nicht statt.

**) Die hier fehlenden Worte sind im Text offenbar verstümmelt und daher unverständlich.



ich habe aber nicht gehört, daß in China wegen der Reform schon Blut geflossen sei, daher kann diesem Lande kein Gedeihen kommen.«".

Mit Tan Sse Tung sank, wie seine zahlreichen Schriften zeigen, ein trotz seiner Jugend ungemein vielseitiges, reiches Wissen und ein edler, feuriger Charakter ins Grab. Liang Ki Tschao hat später allen Märtyrern jener blutigen Septembertage Nachrufe geschrieben, der für Tan aber ist der ausführlichste und am wärmsten empfundene.

Liang selbst verließ Peking nach seinem Abschied von Tan, in Tientsin geleitete ihn der japanische Konsul nach Taku, von wo er ungefährdet nach Japan gelangte. Dort war er literarisch tätig, gab eine Zeitung heraus, in der er seine politischen Ideen verarbeitete, und trieb unter den Scharen chinesischer Studenten, die nach Beilegung der Boxerwirren nach Japan hinüberströmten, eine starke regierungsfeindliche Agitation. Der Geist der Aufsässigkeit, der diese völlig unreifen, mit einem halbverstandenen politischen Doktrinarismus anglo-amerikanischen Ursprungs angefüllten jugendlichen Köpfe beherrschte und oft zu turbulenten Szenen führte, dürfte nicht zum wenigsten seinem Einflusse zuzuschreiben sein. Sein fanatischer Haß gegen die Kaiserin, Jung Lu und alle Mandschus beherrscht seine Schriften in solchem Grade, daß sein Urteil dadurch oft jede Objektivität verliert. Auch er hat später Amerika bereist.

Kang und Liang gelten auch heute noch für das amtliche China als Ausgestoßene und vogelfreie Verbrecher. Abgesehen von der Persönlichkeit der Kaiserin, müßten sich in China sehr tiefgehende Wandlungen vollziehen, ehe jene beiden hoffen könnten, in ihrem Vaterlande noch einmal zu Einfluß zu gelangen.

Die Opfer des 28. September waren nicht die einzigen, die die Unterdrückung der Reformbewegung verlangte. Nachdem der Zorn der heißblütigen Kaiserin einmal wachgerufen war, wütete er gegen alle, die zu ihren Feinden in Beziehungen gestanden oder ihre Übereinstimmung mit deren Ansichten, wenn auch in maßvollster Weise, bekundet hatten. Eine ganze Anzahl hoher und niederer Beamten der Hauptstadt wie der Provinzen wanderte in das Gefängnis oder die Verbannung — darunter auch Tschang Yin Huan, ein hervorragendes Mitglied des Tsungli Yamen —, andere verloren ihre Ämter und Würden für immer, wie z. B. der Gouverneur von Hunan, Tschen Pao Tschen. Der Verein „Reichschutz" und die zahlreichen ähnlichen Reformvereine in den Provinzen verschwanden natürlich sämtlich, und manches hochgestellte Mitglied mußte sorgsam bedacht sein, daß ihm seine ehemaligen Verbindungen nicht nachgerufen wurden. So hatten sich Tschang Tschi Tung und Tuan Fang (jetzt Gouverneur von Hunan), die beide Kangs Pläne warm unterstützt hatten, bei Zeiten zurückgezogen, und Yuan Schi Kai, der selbst Mitglied eines Reformvereins gewesen war, hatte, wie oben gezeigt, bei der Entscheidung die richtige Seite gewählt.

– –

Ein Zeitraum von sieben Jahren trennt uns jetzt von den oben geschilderten Vorgängen, und die geschichtliche Entwicklung während dieses Zeitraums setzt uns in den Stand, das Wesen und die Bedeutung der Reformperiode innerhalb der politischen Gesamtsituation objektiver und richtiger würdigen zu können, als es bisher bei der Leidenschaftlichkeit der Parteinahme in der Regel geschehen ist. Zwei Momente sind es vor allem, die bei einer solchen Würdigung scharf hervortreten und in denen wir

unschwer die Keime erkennen, aus denen sich die Ereignisse der Folgezeit in ihrer gestaltenden Bedeutung entwickelt haben: Es ist einmal das vorsichtige, aber klug berechnende und erfolgreiche Eingreifen Japans in das chinesische Geistesleben und dann die Reaktion des Chinesentums gegen das Bedrängen seitens des Auslandes. Wir wissen heute, daß beides psychologisch miteinander verbunden ist. Mehr als einmal haben wir zu sehen Gelegenheit gehabt, wie die Reformbewegung, die zunächst aus dem Hasse gegen das Ausland erwuchs, allmählich und vielleicht anfangs unbewußt unter japanischen Einfluß geriet, wie sie einen großen Teil ihrer Vorbilder und ihrer leitenden Ideen von Japan bezog, und wie ihre verfolgten Vertreter dort auch ein Asyl fanden. Sich damals schon weiter zu engagieren, war die japanische Politik zu klug: ihre Stunde war noch nicht gekommen. Ruhig ließ sie den Sturm vorüberbrausen, denn sie sah voraus, daß, wenn die Leidenschaften ausgetobt, die Bewegung doch wieder einsetzen würde, und zwar unter geeigneterer und geschickterer Leitung. Diese Voraussicht hat nicht getäuscht, wenngleich die Raserei in Peking länger währte, als man auch in Japan angenommen hatte. Aber seit 1901 ist man in China ruhigeren Sinnes zu den nämlichen reformatorischen Maßregeln zurückgekehrt, über die man 1898, allerdings weit mehr aus persönlichen als aus sachlichen Gründen, in Wut geraten war. Die Träger der modernen Gedanken aber sind diesmal nicht vorwitzige Jünglinge, sondern die höchsten und einflußreichsten Würdenträger des Reiches, Männer wie Tschang Tschi Tung, Tuan Fang, Yuan Schi Kai; alle oder jedenfalls die meisten von ihnen aber sind völlig vom japanischen Einflusse beherrscht. Das gilt insbesondere von Yuan Schi Kai, der Jung Lus politischer Erbe geworden ist und im Begriffe steht, die gesamten Machtmittel des Nordens in seiner Hand zu vereinigen. Von den hohen Vertretern des starren, abgeschlossenen Chinesentums aber, zu deren Schutz sich zeitweilig die übelberatene Kaiserin hergegeben hatte, sind die meisten nicht mehr am Leben; die Kaiserin selbst ist inzwischen siebzig Jahre alt und um manche Erfahrung reicher geworden. Das andere Moment, die Reaktion des Chinesentums gegen das Andrängen des Auslandes, hatte, wie wir gesehen, auch vor der Reformperiode bereits bestanden, aber in anderen Formen, der Zerfahrenheit innerhalb der regierenden Kreise entsprechend. Während des akuten Gegensatzes zwischen den „Alten“ und den „Neuen“ war es naturgemäß weniger in die Erscheinung getreten; nachdem aber dieser Gegensatz durch Ausschaltung der „Neuen“ beseitigt war, nahm die Abwehr gegen die Bestrebungen der Fremden wieder einen bedeutend größeren Raum in der politischen Gedankenwelt ein. Und zwar hatte der Haß gegen das Ausland während seines zeitweiligen Latentseins nur an Intensität gewonnen. Die Pläne der Reformatoren waren so völlig verquickt mit fremden Ideen, ihre Bestrebungen hatten sich eines so lauten, herausfordernden Beifalles der Fremden, vor allem in der englischen Presse, zu erfreuen gehabt, und die entflohenen „Verräter“ waren so wirksam durch die Ausländer unterstützt worden, daß Reform und fremdländisches Wesen für die konservativen Gegner nahezu identische Begriffe geworden waren. Der Erfolg aber hatte Mut gemacht: war man mit den Reformatoren fertig geworden, so würde man auch mit den Fremden fertig werden, wenn man nur beherzt zugriff. Gewisse Tatsachen, die zu schildern hier nicht der Ort ist, kamen fördernd hinzu, und alsbald nahm der Haß der führenden Alt-Chinesen jene alt-chinesischen Erscheinungsformen an, die wir während der Boxerwirren von 1900 beobachtet haben. Auch diese

letzteren werden aber, ehe sie ihrem Wesen nach richtig gewürdigt werden können, noch vielfacher historischer Aufklärung bedürfen.

Leidenschaftlich wie in seinen Lobeserhebungen gegenüber den Reformatoren ist ein Teil des Auslandes, namentlich die Engländer, in seiner Verurteilung des „Staatsstreiches", der „Reaktion", der „Mandschupartei" usw. gewesen. Aus den obigen Darlegungen geht hervor, daß es sich bei den Vorgängen von 1898 nicht in erster Linie um einen Kampf verschiedener politischer Systeme, sondern um einen solchen persönlicher Interessen gehandelt hat. Die Katastrophe war unvermeidlich geworden, denn schlagen wollten beide Gegner, der eine aber war geschickter und stärker, darum traf er zuerst und tödlich. Die Frage, ob der „Staatsstreich" nicht weniger grausam hätte vollführt werden können, läßt sich gerecht nur aus chinesischen Anschauungen heraus beurteilen. Man braucht zur Erläuterung nur die Gegenfrage zu stellen: Würden die Reformatoren, wenn sie die Sieger gewesen wären, mit ihren Gegnern viel anders verfahren sein? Wer asiatisches Wesen kennt, wird diese Frage kaum mit einem unbedingten Ja beantworten. Die Theorie von der reaktionären, tyrannischen „Mandschupartei" und dem aufgeklärteren, geknechteten und nach Freiheit dürstenden Chinesentum hat sich als eine Erinnerung an die Reformperiode in der Presse und Literatur des Auslandes erhalten. Wie oben gezeigt wurde, ist dieser Gegensatz künstlich von den Kantonesen neu belebt worden, und die ausländische Presse, namentlich die anglo-amerikanische und japanische, hat den Agitatoren teils aus Unwissenheit, teils vielleicht aus politischen Motiven, unter reichlichem Phrasenaufwand dabei Hilfe geleistet oder sie gar dazu angestiftet. Es gibt keine „Mandschupartei" in politischem Sinne, und die Annahme, die Mandschus seien reaktionär, die Chinesen aber aufgeklärt, widerlegt sich durch die Tatsache, daß unter den Reformatoren und unter ihren Gegnern zugleich Mandschus und Chinesen in richtigem Verhältnis vorhanden waren; auch der Reformkaiser selbst ist Mandschu. Ganz unberechtigt aber ist die Behauptung, daß die „fremde" Mandschudynastie China in der Entwicklung hemme. Wer die chinesische Geschichte überblickt, wird finden, daß von den größten Herrschern, die das Mittelreich besessen, nur die wenigsten Chinesen waren, und er wird sich erinnern, daß die Zustände unter der letzten chinesischen Dynastie (Ming) so schmachvolle waren, daß das Reich dem ersten fremden Eroberer aufs neue zufiel. Ob allerdings fremde Politik ein Interesse daran hat, jenen Gegensatz zu schaffen und zu stärken, um ihn gegebenenfalls praktisch verwerten zu können, ist eine Frage, die sich zunächst der Erörterung entzieht.



Die wirtschaftliche und militärpolitische Stellung der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean.

Von Kapitänleutnant Raeder.

(Schluß.)

Teil II.

Die militärpolitische Stellung der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean.

Wenn man im Anschluß an die Betrachtungen über die wirtschaftliche Position der V. St. im Stillen Ozean eine Charakteristik ihrer militärpolitischen Stellung in diesem Meere zu geben beabsichtigt, so wird man zunächst diejenigen Faktoren einer Prüfung unterziehen müssen, auf welche die militärische, oder was in diesem Falle fast gleichbedeutend ist, die Seemachtsstellung der V. St. im Stillen Ozean sich gründet.

Es sollen daher die bereits angestellten Erörterungen über die geographische Lage und die Beschaffenheit der pazifischen Küste vom militärischen Standpunkt ergänzt sodann die militärischen Hilfsmittel, über welche die V. St. im Pazifik verfügen — Stützpunkte, Kabel und Flotte — besprochen werden; schließlich wird ein kurzer Überblick über die Politik zu geben sein, welche die Union mit Bezug auf die einzelnen Gebiete des Stillen Ozeans bisher verfolgt hat und in Zukunft voraussichtlich verfolgen wird.

A. Die geographische Lage.

Ein hauptsächliches Charakteristikum der geographischen Lage der amerikanischen Westküste in militärischer Hinsicht ist, wie bereits angedeutet, in der großen Entfernung derselben von den Staaten zu erblicken, die für die Ausführung eines Angriffs auf diese Küste in Betracht kommen könnten. Je größer aber im Seekriege die Entfernung von dem Angriffsobjekt, um so bedeutender muß der Kraftüberschuß sein, über den der Angreifer verfügt; umsomehr bedarf dieser auf dem Wege der Kohlenstationen und in der Nähe des Operationsgebietes eines Stützpunktes, wo Kohlen und Vorräte ergänzt werden sowie Reparaturen vorgenommen werden können. — Nur England besitzt in unmittelbarer Nähe der amerikanischen Westküste in dem Kriegshafen Esquimault einen infolge der reichen Hilfsquellen der Vancouver-Insel hinsichtlich der Kohlenzufuhr und sonstigen Hilfsmittel unabhängigen Stützpunkt, auf den es im Falle eines Krieges mit den V. St. seine Unternehmungen im nordöstlichen Pazifik basieren könnte.

Von den übrigen europäischen Mächten verfügt nur Frankreich über eine Besitzung in der Nähe der amerikanischen Westküste; jedoch kann diese, die Clipperton-Insel, weil ohne Hafen und Hilfsmittel, als Stützpunkt nicht in Betracht kommen. Es ist daher, wenn man die Lage der Stützpunkte und die heutige Verteilung der Seestreitkräfte im Stillen Ozean berücksichtigt, vor der Hand unwahrscheinlich, daß im Falle eines Krieges von seiten einer europäischen Macht größere Unternehmungen gegen die amerikanische Westküste ausgeführt werden. Sollte Japan, dessen Entfernung von jener Küste ebenfalls eine nicht unbeträchtliche*) ist, einst als Gegner der V. St.

*) Yokohama bis San Francisco 4532 Seemeilen.

in Betracht kommen, so werden bis dahin voraussichtlich die amerikanischen Streitkräfte im Stillen Ozean — entsprechend dem wahrscheinlichen Anwachsen der dortigen amerikanischen Interessen — erheblich vermehrt sein, auch wird der Panamakanal den Amerikanern die schnelle Detachierung atlantischer Streitkräfte zur Unterstützung der pazifischen im Falle eines solchen Krieges gestatten.

Wenn der Panamakanal auf diese Weise einerseits die V. St. in den Stand setzt, ihre Streitkräfte, entsprechend der politischen Lage, im Pazifischen oder Atlantischen Ozean zu verstärken, so rückt er auf der anderen Seite die pazifische Küste der Union näher an die Gebiete der europäischen Mächte, wodurch diesen die Entsendung von Streitkräften in den Stillen Ozean in Friedenszeiten erleichtert wird.

Die vorstehende Betrachtung führt uns auf das ebenfalls schon früher erwähnte, auch vom militärischen Standpunkt bedeutungsvolle Merkmal der geographischen Lage der pazifischen Küste, welches darin besteht, daß die letztere von der Hauptseeküste der V. St., der atlantischen, zur Zeit noch durch die gesamte Längenausdehnung der mittel- und südamerikanischen Küstengebiete getrennt ist. Dieser Umstand bedeutet in einem Seekriege eine Schwäche, insbesondere eine solche der pazifischen Küste, da das Gros der amerikanischen Seestreitkräfte zur Zeit im Atlantischen Ozean stationiert ist und eine Verstärkung der pazifischen Streitkräfte lange Zeit beanspruchen würde. Doch ist demgegenüber bereits vorher dargelegt, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen für die amerikanische Westküste eine erhebliche Gefahr nicht besteht.

Einen Vorteil stellt die getrennte Lage der Küsten insofern dar, als sie die Absperrung des Landes von der See durch einen überlegenen Gegner erschwert. Doch auch dieser Vorteil wird — ebenso wie der eben erwähnte Nachteil — in einem Seekriege der V. St. nicht voll zur Geltung kommen, da einerseits für die pazifische Küste die Gefahr einer effektiven Abschließung kaum vorhanden ist, anderseits aber bei einer Blockade der Haupthäfen der atlantischen Küste die erstere mit ihren Häfen infolge der viel geringeren Entwicklung ihres Verkehrs und des ganz anderen Charakters desselben einen hinreichenden Ersatz wohl kaum zu bieten im stande sein würde.

Durch die Herstellung des Panamakanals wird, wie bereits vorher angedeutet, die eben erwähnte Schwäche der amerikanischen Stellung im Stillen Ozean ausgeglichen.

Ein weiterer Punkt, der an dieser Stelle besondere Beachtung verdient, ist die Lage der Küste zu den hauptsächlichsten Seeverkehrsstraßen: Je günstiger die Lage einer Küste in dieser Hinsicht, um so erfolgreicher wird die Flotte den Krieg gegen den feindlichen Handel durchzuführen vermögen. Im östlichen Teile des Stillen Meeres spielen außer dem amerikanischen der englische und deutsche Handel die bedeutendste Rolle. Der letztere würde sich, sobald ihm infolge eines Krieges zwischen Deutschland und der Union die Häfen derselben verschlossen wären, auf die südlich der Unionsküste gelegenen Häfen beschränken müssen, sich also außerhalb des Wirkungsbereiches der amerkanischen Flotte halten. Die englischen Handelsstraßen dagegen, die von Ostasien und Australien nach der nordamerikanischen Westküste führen, treffen sämtlich in der Fucastraße zusammen. Das Küstengebiet in der Nähe dieser Straße würde sich daher als ein Feld erfolgreicher Tätigkeit für die amerikanischen Handelszerstörer erweisen. Bei der heutigen Verteilung der Seestreitkräfte würde selbst die Nähe des englischen Stützpunktes Esquimault eine beträchtliche Schädigung des englischen Handels an jener

Stelle nicht hindern können, da es den amerkanischen Streitkräften nicht schwer fallen würde, die unbestrittene Seeherrschaft in den dortigen Gewässern zu erringen.

Da es nach vorstehendem nur englische Handelsstraßen sind, die sich so nahe an der pazifischen Küste der Union vorüberziehen, daß ein Ansetzen des Handelskrieges lohnend erscheint, so läßt sich behaupten, daß die Lage dieser Küste im Verhältnis zu den Hauptseeverkehrswegen — vom militärischen Gesichtspunkte betrachtet — eine wenig günstige ist.

In dieser Hinsicht wird auch der Panamakanal eine wesentliche Änderung nicht herbeiführen; denn wenn auch nach Eröffnung desselben eine nicht geringe Zahl von Schiffen europäischer Nationen die von Panama nach der Westküste Amerikas, Ozeanien und Australien führenden Straßen benutzen wird, so werden doch gerade die Schiffe des Gegners der V. St. für die Passage des unter amerikanischer Souveränität stehenden Kanals nicht in Betracht kommen. Der Zwang aber, im Kriegsfalle statt des näheren Kanalweges den längeren durch die Magellansstraße oder durch den Suezkanal benutzen zu müssen, und der sich daraus für die Schiffe des Gegners ergebende Nachteil gegenüber den neutralen Schiffen, die ihre Waren schneller auf die betreffenden Märkte zu bringen vermögen, wird allein noch keine nennenswerte Schädigung des Handels jenes Gegners der V. St. bedeuten.

B. Die Beschaffenheit der pazifischen Küste.

Werfen wir nunmehr noch einen Blick auf die Beschaffenheit der amerikanischen Westküste, soweit die militärische Stellung der V. St. im Stillen Ozean durch dieselbe beeinflußt wird.

Es ist bereits darauf hingewiesen, daß zu den Haupteigentümlichkeiten dieser Küste ihre verhältnismäßig geringe Gliederung sowie ihre beträchtliche Längenausdehnung*) gehören, wenn auch letztere hinter derjenigen der atlantischen Küste erheblich zurückbleibt. Die große Ausdehnung einer Küste aber erfordert im allgemeinen eine starke Flottenmacht zur Behauptung der Seeherrschaft, die den besten Schutz der Küste darstellt; ferner eine Anzahl von Stützpunkten, die jener Flotte als Operationsbasis und Retablissementshäfen dienen können.

Daß unter den heute bestehenden politischen Verhältnissen und bei der gegenwärtigen Dislokation der Seestreitkräfte der Nationen im Stillen Ozean trotz der beträchtlichen Ausdehnung der pazifischen Küste die Unterhaltung einer größeren Flottenmacht zum Schutz derselben nicht erforderlich erscheint, ist bereits vorher festgestellt. Weiter aber besitzt die Union an der pazifischen Küste zwei Stützpunkte ersten Ranges in den Marinestationen San Francisco (Mare Island) und Bremerton bei Port Orchard (Puget-Sund), die sowohl über Werften für den Bau, als auch über Trockendocks für die Reparatur der größten Linienschiffe sowie über beträchtliche Kohlenlager verfügen, so daß sie vorzüglich dazu geeignet erscheinen, als Basis für die militärische Stellung der V. St. im östlichen Teil des Stillen Ozeans zu dienen. Außer diesen erstklassigen Stützpunkten besitzt die Union an ihrer Westküste in Portland und San Diego noch zwei befestigte Kohlenstationen, von denen die erstere auch

*) 2895 km; Deutsches Reich: Gesamtküstenlänge 1270 km.

für den Bau von Torpedobooten und die Reparatur von Schiffen bis zu 10 000 Tonnen in Betracht kommt. Die Entfernung der erstgenannten Stützpunkte voneinander beträgt etwa 800 Seemeilen, diejenige von San Francisco nach der Columbiamündung etwa 650 Seemeilen, nach San Diego etwa 445 Seemeilen.

Die geographischen Bedingungen dieser sonst hafen- und inselarmen Küste bilden ferner einen ausgezeichneten natürlichen Schutz gegen jede Art feindlicher Unternehmungen irgend einer Seemacht, welche in jenen Gewässern nicht über eigene Stützpunkte und Operationsbasen in geeigneter Lage verfügt. Und dies ist nur England mit der im Norden vorgelagerten Insel Vancouver und dem befestigten Esquimault.

Somit ist die Defensivstellung der V. St. an der Westküste eine starke. Welche Mittel stehen ihnen nun zur Verfügung, um von hier aus ihre politisch und militärisch expansiven Bestrebungen auf die ferner gelegenen Teile des Stillen Ozeans auszudehnen?

C. Stützpunkte der V. St. im Stillen Ozean.

Hier ist in erster Linie der Stützpunkte zu gedenken, durch deren Ausbau die V. St. seit Ende der 90er Jahre eine Reihe von Etappenstraßen über den Stillen Ozean zu schaffen im Begriff sind. Die Regierung verfolgt dabei im allgemeinen den Grundsatz, daß die als Kohlenstationen und Kabelzwischenpunkte wichtigen Plätze so stark zu befestigen sind, daß sie sich ohne Unterstützung der Flotte gegen feindliche Kreuzerunternehmungen zu verteidigen imstande sind.

Der als Basis- und Ausgangspunkte der Etappenlinien zu betrachtenden Stützpunkte der pazifischen Küste ist bereits Erwähnung getan. Von San Francisco, dem bedeutendsten derselben, führt die Hauptstraße über die Hawaii-Inseln und Guam nach Ostasien, wo den Philippinen die Rolle des festen Brückenkopfes zufällt. Ein Ausläufer von dieser Straße führt von Hawaii über Tutuila in den südlichen Teil des Stillen Ozeans, während eine im Norden vom Puget-Sund über die Kohlenstationen Sitka auf der Baranoff-Insel, Dutch Harbour auf Unalaska und Kiska führende Straße die Anmarschrichtung nach dem nördlichen Teile Ostasiens andeutet.

Wenn hier der militärische Wert der einzelnen Stationen einer kurzen Betrachtung unterzogen wird, so seien der letzteren die Worte Mahans zugrunde gelegt, daß der militärische oder strategische Wert eines Flottenstützpunktes von seiner Lage, seiner militärischen Stärke und seinen natürlichen Hilfsmitteln abhängig ist.

1. Die Hawaii-Gruppe.

Auf die ungemein günstige, zentrale Lage der Hawaii-Inseln ist bereits im ersten Teil dieses Aufsatzes hingewiesen. Abgesehen von ihrer Bedeutung als Etappenpunkt und Kohlenstation auf dem Wege nach Ostasien sowie als Zwischenpunkt des pazifischen Kabels, sind die Inseln infolge ihrer Eigenschaft als Kreuzungspunkt der Mehrzahl der nordpazifischen Handelsstraßen von großem Werte für die Kontrolle des Handels und als Stützpunkt für die Kreuzer im Handelskrieg. Diese Bedeutung wird noch in demselben Maße wachsen, wie die Zahl der über jene Inseln führenden Handelswege mit der Eröffnung des Panamakanals zunehmen wird.

Der Bedeutung der Inselgruppe entsprechend wird von den Amerikanern die Befestigung von Honolulu sowie die Anlage einer befestigten Marinestation im Pearl

Harbour geplant. In dem ersteren Hafen, dessen Befestigung bereits in Angriff genommen ist, befindet sich schon jetzt ein umfangreiches Kohlenlager (etwa 30 000 Tonnen) für die amerikanische Flotte; ferner ist die Ausführung von Reparaturen durch die vorhandenen Privatwerkstätten dort möglich.

Der Pearl Harbour, etwa 6 Seemeilen westlich von Honolulu, wird durch ein 6,5 km langes und etwa 9 km breites Wasserbecken an der Mündung des Pearl-Flusses gebildet, das durch einen nur 500 m breiten und etwa 1,5 Seemeilen langen Kanal mit dem offenen Meere verbunden ist; während jedoch die Tiefe im Innern der Bucht durchweg eine ausreichende ist, müßte eine vor der Einfahrt liegende 3 m-Barre beseitigt werden, ehe der Hafen für größere Schiffe nutzbar gemacht werden kann. Ist dies geschehen, und die Einfahrt durch Befestigungen gesichert, so wird der Pearl-Hafen eine der stärksten Positionen im nördlichen Pazifik bilden.

Daß die reichen Hilfsmittel, mit denen die Natur die Hawaii-Inseln ausgestattet hat, diese im Kriegsfalle, abgesehen von der Kohlenzufuhr, unabhängig von der Außenwelt machen, ergibt sich aus dem früher Gesagten. Das Vorhandensein eines starken Kohlenlagers bereits in Friedenszeiten und die verhältnismäßig geringe Schwierigkeit, dieses bei Ausbruch eines Krieges durch Zufuhren von außen her zu erweitern, läßt den Mangel von natürlichen Kohlenlagern auf den Inseln weniger empfinden.

2. Guam.

Der zweite Etappenpunkt auf dem Wege nach Ostasien wird durch die Insel Guam gebildet, die von Honolulu 3337 Seemeilen, von Manila nur 1430 Seemeilen entfernt liegt.

Die Verhältnisse bezüglich der Lage und Hilfsquellen der Insel sind bereits im wirtschaftlichen Teil des Aufsatzes erörtert. Der Ausbau des Haupthafens San Luis d'Apra als befestigte Kohlenstation ist beabsichtigt. Gegenwärtig wird von den V. St. dort nur ein Kohlenvorrat von einigen tausend Tonnen in Dampfern bereitgehalten; die Pläne für die Einrichtung eines Kohlenlagers von 20 000 bis 25 000 Tonnen sowie eines Wasserreservoirs auf der Insel sind jedoch bereits fertiggestellt.

Im übrigen ist Guam als Zwischenpunkt des amerikanischen Pazifikkabels von Wichtigkeit, ein Umstand, der ebenfalls für die Notwendigkeit der Anlage von Befestigungen spricht.

3. Die Philippinen.

Der Endpunkt der Straße, der wir von San Francisco über den Stillen Ozean gefolgt sind, und zugleich derjenige Punkt, welcher den V. St. als Basis für ihre militärische in gleicher Weise wie für ihre wirtschaftliche Stellung in Ostasien zu dienen bestimmt ist, wird durch die Inselgruppe der Philippinen gebildet. Für beide Zwecke sind die Inseln durch ihre Lage in hervorragender Weise geeignet. Liegen sie doch an der Stelle Ostasiens, an der sich drei Haupthandelsrouten vorüberziehen. Sowohl bezüglich der von Europa als auch der von den amerikanischen Kontinenten nach Südostasien führenden Handelsstraßen sowie schließlich mit Bezug auf die Australien mit China und Südjapan verbindenden Routen haben die Philippinen eine flankierende Stellung inne, von der aus der Handelskrieg mit Vorteil angesetzt werden kann. Nicht so günstig ist ihre Lage für eine Kriegführung im Norden Ostasiens, da

die Entfernung Manila—Shanghai bereits 1080 Seemeilen, Manila—Nagasaki 1365 Seemeilen und Manila—Yokohama 1630 Seemeilen beträgt. Im Falle einer dort durchzuführenden Operation würde sich die Besetzung und Einrichtung einer Insel oder einer Festlandsbucht als sekundäre Basis voraussichtlich als notwendig erweisen.

Um einen Stützpunkt für die ostasiatischen Seestreitkräfte, sowie einen festen Rückhalt für ihre Stellung im westlichen Pazifik zu schaffen, hat die Unionsregierung den Ausbau von Olongapo in der Subig-Bai, eines geschützten und leicht zu verteidigenden Hafens nördlich der Manila-Bucht, als Stützpunkt ersten Ranges mit einem Kohlenlager von 125 000 Tonnen in Angriff genommen. Vorläufig dient das Manila benachbarte Cavite als Flottenstation, in der eine Regierungswerft sowie Privatwerften und Maschinenfabriken zur Ausführung von Reparaturen vorhanden sind. Für diese Station, später für Olongapo bestimmt ist ein in den V. St. im Bau befindliches Schwimmdock,*) dessen Tragfähigkeit auf etwa 20 000 Tonnen berechnet ist. Die Befestigung von Cavite, ebenso wie diejenige Manilas, ist geplant. Die Einrichtung für ein 30 000 Tonnen umfassendes Kohlenlager**) ist bereits fertiggestellt, außerdem unterhalten Privatfirmen in Manila ständig beträchtliche Lager australischer und japanischer Kohle.

Abgesehen von Cavite bilden Cebu, an der Ostküste der gleichnamigen Insel, und Ilo-Ilo, an der Südküste von Panay, weitere Stützpunkte für die Marine; auch eine Anzahl kleinerer Kohlenstationen ist außer diesen auf der Insel Luzon, auf Mindanao und auf der Basilan-Insel vorhanden. Auf den Archipel verteilt ist eine zur Zeit etwa 17 000 Mann betragende Truppenmacht, die zur Unterdrückung von Erhebungen der Eingeborenen sowie zur Sicherung der Stützpunkte bestimmt ist.

Was die Hilfsquellen der Inseln betrifft, so ist bereits gezeigt, daß sie sich infolge der Fruchtbarkeit ihres Bodens und des Vorhandenseins von natürlichen Kohlenlagern im Kriegsfalle völlig unabhängig von fremden Gebieten halten können. Kohlenminen, die allerdings zur Zeit noch wenig ausgebeutet werden, befinden sich hauptsächlich auf Mindoro, Luzon und auf Cebu; in neuester Zeit sind Kohlenflöze von voraussichtlich großer Ergiebigkeit und ausgezeichneter Qualität auch auf Batan entdeckt.

4. Midway-Insel.

Einen Punkt auf der eben geschilderten Etappenstraße, der nur als Kabellandestelle von Bedeutung ist, bildet die Midway-Insel, zu deren Verteidigung ein Teil der Geschütze des von Ostasien nach den V. St. zurückkehrenden Kreuzers New Orleans vor einigen Monaten ausgeschifft wurde. Auch die Regulierung der Hafeneinfahrt dieser Insel ist geplant.

5. Tutuila.

Im südlichen Teile des Stillen Ozeans verfügen die V. St. nur über eine Kohlenstation, die Samoainsel Tutuila, deren Lage zu den über Honolulu nach Australien und Neuseeland führenden Straßen, insbesondere zu der über die Fidji-Inseln laufenden englischen Route sowie zu den nach Eröffnung des Panamakanals

*) Vgl. „Marine-Rundschau" 1905, Seite 784.

**) Vgl. auch „Marine-Rundschau" 1905, Seite 786.



neu hinzukommenden Handelswegen als eine recht günstige zu bezeichnen ist, sofern man die Möglichkeit, von dort aus den Kreuzerkrieg zu führen, in Betracht zieht. Die Einrichtung des Hafens von Pango-Pango, dessen geschützte Lage und natürliche Beschaffenheit schon früher besprochen wurde, als Kohlenstation ist bereits weit fortgeschritten. Ein Kohlenlager für 5000 Tonnen ist in demselben errichtet; die Erweiterung des Lagers auf 25 000 Tonnen, ebenso wie die Befestigung des Hafens sind ins Auge gefaßt. Die Beschaffenheit der schmalen Einfahrt würde eine Sicherung des Hafens gegen Angriffe leichter Streitkräfte mit nicht bedeutenden Mitteln ermöglichen.

6. Sitka, Dutch Harbour, Kiska.

Die Anlage einer Anzahl von Kohlenstationen auf den Alaska vorgelagerten Alexander-Inseln und den Aleuten deutet darauf hin, daß die V. St. auch im Norden eine Etappenstraße über den Ozean auszubauen beabsichtigen, die ihnen die Ausbreitung ihres politischen Einflusses auch auf die nördlichen Gebiete Ostasiens erleichtern soll.

In einer Entfernung von etwa 770 Seemeilen vom Puget-Sund ist in Sitka auf der Baranoff-Insel ein Stützpunkt geschaffen, dessen Befestigung geplant wird, und in dem bereits moderne Einrichtungen für ein Kohlenlager von 10 000 Tonnen hergestellt sind. 1100 Seemeilen von diesem Punkte ist in Dutch Harbour, im Norden der Insel Unalaska, ein weiteres Regierungskohlenlager errichtet, das voraussichtlich ebenfalls durch Anlage von Befestigungen gesichert werden wird. Schließlich ist im Sommer 1904 auf der Insel Kiska, 600 Seemeilen westlich von Unalaska und etwa 700 Seemeilen von Petropawlowsk auf Kamtschatka entfernt, ein Hafen vermessen worden, der sich zur Aufnahme einer dritten, größeren Station mit einem Kohlenlager von 100 000 Tonnen eignet. Gerade diese letztere Nachricht läßt deutlich erkennen, daß die Amerikaner bemüht sind, auch im Norden Ostasiens ihre militärische Stellung zu stärken und sich dort eine Basis zu schaffen, welche ihnen im Falle einer kriegerischen Verwicklung für ihr Vorgehen in den nördlichen Gebieten Ostasiens von Nutzen sein könnte — die Entfernung von Kiska bis zur nördlichsten der Japan gehörenden Kurilen beträgt nicht mehr als etwa 1000 Seemeilen.

Sobald der Panamakanal hergestellt sein wird, werden die V. St. zweifellos auch seine Endpunkte durch Befestigungen sichern, und da in einem Seekriege vermutlich die dem Kanal vorgelagerten Gewässer einen der Kriegsschauplätze darstellen werden, so ist es wahrscheinlich, daß die Unionsregierung gleichzeitig mit dem Bau des Kanals auch einen Flottenstützpunkt in unmittelbarer Nähe desselben errichten wird. Nach neueren Nachrichten ist der Plan in Erwägung gezogen, einen solchen in der Nähe von Panama anzulegen; auch sind bereits wiederholt Stimmen laut geworden, welche für die Erwerbung der Ekuador gehörigen Galapagos-Inseln für diesen Zweck eintreten. Von einem solchen Stützpunkt aus würde sich nicht nur in bequemer Weise die Kontrolle über den gesamten Verkehr des Kanals ausüben lassen, sondern derselbe würde auch für den Fall eines kriegerischen Vorgehens gegen die benachbarten mittel- und südamerikanischen Republiken als Basis von Nutzen sein können.

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, wie die V. St. darauf bedacht sind, systematisch ein Netz von Stützpunkten über den Stillen Ozean auszuspannen, um dadurch eine feste Grundlage für ihre militärische Stellung in demselben zu schaffen,

eine Basis, auf die sie im Kriegsfalle ihre Unternehmungen in allen Teilen des Stillen Meeres stützen können, die ihren sorgsamsten Ausbau aber in der Richtung auf Ostasien erhält.

D. Die Kabel der V. St. im Stillen Ozean.

Militärischen und wirtschaftlichen Zwecken in gleicher Weise dient der Ausbau des amerikanischen Kabelnetzes im Stillen Ozean, der seit dem spanisch-amerikanischen Kriege mit dem größten Eifer betrieben wird.

Es würde zu weit führen, hier auf die militärische, politische und kommerzielle Bedeutung der Kabel näher einzugehen; es sei nur darauf hingewiesen, daß der spanisch-amerikanische ebenso wie der südafrikanische Krieg besonders deutlich den Wert haben erkennen lassen, den der Besitz eines vom Anfangs- bis zum Endpunkt unter der eigenen Kontrolle stehenden Kabelnetzes nicht nur für den Kriegführenden, sondern auch für den Neutralen hat. Handel und Schiffahrt, Politik und Kriegführung haben ein gleiches Interesse daran.

Im Februar 1899 bereits erklärte der Präsident Mc Kinley in einer Botschaft an den Kongreß: „Es solle eine Kabelverbindung über den Stillen Ozean hergestellt werden, die sowohl im Frieden wie im Kriege vollständig unter der Kontrolle der V. St. stehe." Am 4. Juli 1903 wurde sodann das im Besitz der Commercial Pacific Cable Co. befindliche Kabel in Benutzung genommen, das, in einer Gesamtlänge von 6912 Seemeilen von San Francisco über Honolulu, Midway-Island und Guam nach Manila führt, wo es Anschluß an das englische, Manila mit Hongkong verbindende Kabel hat. Die Befestigung der einzelnen Zwischenpunkte des transpazifischen Kabels ist, wie bereits erwähnt, von der amerikanischen Regierung teils in Aussicht, teils bereits in Angriff genommen.

Durch ein Regierungskabel ist ferner Seattle mit Sitka, dem Stützpunkt in Alaska, verbunden, wie auch zwischen den wichtigeren Häfen in letzterem Gebiete, zwischen Juneau und Skagway, sowie zwischen dem Golddistrikt von Kap Nome und dem militärischen Hauptquartier in St. Michael eine Kabelverbindung besteht. Die weitere Anlage eines Kabels von dem letzteren Punkte nach Unalaska ist geplant, und nach allem ist es anzunehmen, daß dasselbe nach Errichtung des Stützpunktes auf Kiska bis zu dieser Insel verlängert wird.

Auch der Anschluß der Kohlenstation Tutuila an das Kabelnetz ist in Erwägung gezogen, Mittel dafür sind jedoch bisher noch nicht bewilligt.

Auf den Philippinen sind alle wichtigeren Inseln durch Kabel miteinander verbunden, während auf den Inseln selbst ein ausgedehntes Telegraphennetz geschaffen ist, das bei der Pazifikation des Archipels hervorragende Dienste geleistet hat.

Von Wichtigkeit ist es schließlich, daß sich fast alle die Haupthäfen der Westküste von Mittel- und Südamerika verbindenden Kabel*) in den Händen einer nord-

*) 1. Salina Cruz — S. Juan del Sur — St. Elena — Chorrillos — Iquique — Valparaiso.
2. Salina Cruz — S. José — La Libertad — S. Juan del Sur.
3. S. Juan — Panama — Buenaventura — St. Elena.
4. St. Elena — Payta — Chorrillos.
5. Chorrillos — Callao.



amerikanschen Gesellschaft, der Central and South American Telegraph Co. befinden, während nur eines derselben*) Eigentum einer englischen Gesellschaft ist.

Bezüglich der Stützpunkte und Kabelverbindungen, dieser so wichtigen Hilfsmittel der Seekriegführung, befinden sich die V. St., wie wir gesehen, im Stillen Ozean in einer überaus günstigen Lage, die durch den beabsichtigten Ausbau einzelner Stützpunkte und des Kabelnetzes noch weiter verbessert werden wird. Der wichtigste Faktor aber der maritimen Stellung eines Staates ist die Flotte, ohne die jene Hilfsmittel im Kriege den größten Teil ihres Wertes einbüßen würden.

Es bleibt daher zum Schluß noch festzustellen, wie es um die Seestreitkräfte der V. St. im Stillen Ozean bestellt ist; ob dieselben stark genug sind, um den amerikanischen Interessen und der amerikanischen Politik in diesem Ozean einen hinreichend starken Rückhalt zu gewähren.

Von welcher Bedeutung die wirtschaftlichen Interessen der V. St. im Stillen Ozean schon heute sind, und wie diese Bedeutung voraussichtlich fernerhin noch erheblich zunehmen wird, ist bereits früher dargelegt. Es wäre daher hier noch zu untersuchen, welches die politischen Ziele sind, die von der Union mit Hinsicht auf die einzelnen Gebiete des Stillen Meeres verfolgt werden; auf Grund der angestellten Betrachtung wird man dann ein Urteil darüber gewinnen können, wie stark die Seestreitkräfte sein müssen, die für den erfolgreichen Schutz der amerikanischen Interessen und zur energischen Durchführung ihrer Politik im Stillen Ozean erforderlich sind.

E. Die Politik der V. St. im Stillen Ozean.

Kanada.

Bezüglich Kanadas war bereits ausführlich erörtert, wie die wirtschaftlichen Beziehungen dieses Gebietes, besonders diejenigen des kanadischen Nordwestens zur Union auf einen engeren Anschluß an die letztere hinweisen, wie aber anderseits England das größte Interesse daran hat, sich diese Kolonie zu erhalten, die einstmals imstande sein soll, den gesamten Weizenbedarf des Mutterlandes zu decken.

Die öffentliche Meinung in den V. St. drängt seit Jahren dahin, daß Kanada auch politisch den V. St. angegliedert werde und daß damit die letzte europäische Kolonie vom nordamerikanischen Kontinent verschwinde. Auch im Repräsentantenhaus und im Senat sind wiederholt Stimmen in demselben Sinne laut geworden; doch standen diesen Bestrebungen als besonders starkes Hindernis die Bemühungen aller derer entgegen, die für die Aufrechterhaltung freundschaftlicher Beziehungen zwischen Großbritannien und der Union eintreten.

Sollte sich diese Stimmung England gegenüber einstmals ändern und dann die kanadische Frage aufgerollt werden, so würde im Falle eines Krieges den Hauptschauplatz der Ereignisse voraussichtlich der Atlantische Ozean sowie das Landgebiet von Kanada bilden, während der pazifische Schauplatz eine nebengeordnete Rolle spielen würde.

Mexiko.

Ob die V. St. in absehbarer Zeit in Mexiko das politische Übergewicht in gleicher Weise wie das wirtschaftliche erringen werden, läßt sich zur Zeit kaum mit

*) Chorrillos–Mollendo–Arica–Iquique–Antofagasta–Serena–Valparaiso–Talcahuano.

Bestimmtheit sagen. In politischer Hinsicht hat Mexiko der Union gegenüber von jeher große Zurückhaltung beobachtet, da es wohl mit Recht den Expansionstrieb der V. St. fürchtet und die starke Einwanderung aus denselben ihm auch das Schicksal von Texas ins Gedächtnis zurückruft. Die Entscheidung jener Frage wird vor allem davon abhängen, welche Fortschritte der politische Einfluß der V. St. in nächster Zeit in den kleinen mittelamerikanischen Staaten machen wird; sind diese einmal politisch der Union angegliedert, so wird Mexiko, von zwei Seiten von der Union umklammert, dem Druck voraussichtlich nicht lange zu widerstehen vermögen. Weiter aber wird in Betracht kommen, ob die inneren Zustände Mexikos fernerhin geregelte sein werden, oder ob neue innere Unruhen den V. St. eine erwünschte Gelegenheit zu politischer Einmischung geben werden.

Die Kriegführung würde sich in solchem Falle vor allem auf das Landgebiet erstrecken; sollte aber eine europäische Macht in den Krieg verwickelt werden, so würde auch hier der Atlantische Ozean den Hauptkriegsschauplatz darstellen.

Die zentralamerikanischen Republiken.

Ähnliches läßt sich auch bezüglich der zentralamerikanischen Republiken sagen. Wenn in diesen der wirtschaftliche Einfluß der V. St. noch nicht denselben Grad erreicht hat, wie in Mexiko, so ist es der Union anderseits dort leichter als in letzterem Staate, das politische Übergewicht zu erringen. Die unsicheren inneren Verhältnisse der kleinen, machtlosen Republiken werden nicht selten der mächtigen Union Gelegenheit geben, sich in die inneren Angelegenheiten derselben einzumischen, wenn nicht sogar — früher oder später — dieselben politisch den V. St. anzugliedern. Die Art und Weise, wie sich — unter direktem oder indirektem Einfluß der Union — die Loslösung Panamas von Kolumbien vollzog, und wie die neue Republik, wenn auch nicht der Form, so doch der Tatsache nach in gewisser Hinsicht in ein Verhältnis der Abhängigkeit von den V. St. geriet, zeigt zur Genüge, wie gering die Schwierigkeiten sind, die sich der Ausbreitung des politischen Einflusses der Union in jenen Gebieten entgegenstellen. Mit der Erwerbung der ihnen für den Bau des Panamakanals abgetretenen Landzone haben die V. St. den wichtigsten Punkt Zentralamerikas in Besitz genommen; das zukünftige Haupttor zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean wird von ihnen beherrscht werden. Damit ist zugleich der erste Schritt zur allmählichen Angliederung der zentralamerikanischen Republiken getan. Die Ziele, welche die Imperialisten in den V. St. sich bezüglich der Herrschaft über diese Staaten gesteckt haben, können nicht besser beleuchtet werden, als durch die Worte des Professors Shepardson: „Von der Angliederung Panamas bis zur Herrschaft über Costa Rica ist nur ein kurzer Schritt. Auch in Nicaragua fordern die amerikanischen Interessen unsere Regierung schon auf, sich tätiger um ihre Wohlfahrt zu bemühen, und entspricht sie diesen Wünschen, so wird die Angliederung Nicaraguas folgen. Honduras und Salvador könnten dem Druck der Ereignisse nicht lange widerstehen, und auch über diese Länder wird sich die Herrschaft der V. St. erstrecken. Die Angliederung Mittelamerikas aber wird es möglich machen, auch Mexiko anzugliedern. Schon haben die amerikanische Industrie und amerikanisches Kapital die Eroberung der großen Republik im Süden von uns begonnen, und die Politik kann das von ihnen angefangene Werk vollenden."

Europäischen Mächten gegenüber wird sich die Union hinsichtlich einer Einmischung in die Angelegenheiten der zentralamerikanischen Republiken stets auf den Boden der Monroedoktrin stellen, die ja neuerdings durch die Dezemberbotschaft des Präsidenten Roosevelt dahin erweitert ist, daß die V. St. gegenüber den amerikanischen Republiken „in flagrant cases of wrongdoing or impotence“ eine internationale Polizeigewalt auszuüben beabsichtigen. Hierdurch scheinen sie einer Einmischung in die Angelegenheiten dieser Staaten von seiten einer europäischen Macht noch mehr, als es schon früher ihr Bestreben war, vorbeugen zu wollen: Bisher erklärten sie nur die Erwerbung amerikanischen Gebietes als im Widerspruch zur Monroedoktrin stehend; käme eine solche nicht in Betracht, so sollte einer fremden Macht die gewaltsame Geltendmachung ihrer Rechte gegenüber den amerikanischen Republiken nicht verwehrt werden; wenn man nach dem Wortlaut der erwähnten Botschaft urteilt, so scheint die Union nunmehr selbst die einzelnen Staaten vor dem Ausbruch ernstlicher Streitigkeiten mit einer europäischen Macht zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen anhalten und die Regelung der betreffenden Streitfragen selbst übernehmen zu wollen, so daß die Möglichkeit einer solchen Gebietserweiterung überhaupt nicht mehr in Frage kommen kann.

Südamerika.

Nicht nur auf die Politik bezüglich Zentralamerikas, sondern auch auf die bezüglich der südamerikanischen Staaten soll die angedeutete Erweiterung der Monroedoktrin Anwendung finden, — in der Dezemberbotschaft ist von den „amerikanischen Ländern“ im allgemeinen die Rede. Damit hat die Union einen weiteren Schritt in der Richtung auf die Verwirklichung des schon auf dem letzten panamerikanischen Kongreß ausgesprochenen Planes getan, der darauf hinausgeht, daß jede Streitigkeit zwischen einer der amerikanischen Regierungen und einer europäischen Macht vor ein naturgemäß unter der Leitung und dem Einfluß der V. St. stehendes Schiedsgericht gebracht werden soll, — ein Plan, dessen Ausführung die amerikanischen Republiken tatsächlich in ein politisches Abhängigkeitsverhältnis zu den V. St. bringen würde; alle ernsteren Fragen der äußeren Politik dieser Länder würden in Washington entschieden werden.

In letzter Zeit, besonders seit der Gründung der Republik Panama, ist denn auch in den südamerikanischen Staaten das Mißtrauen gegen die Absichten der Union von neuem wach geworden; man befürchtet, daß diese die politische in gleicher Weise wie die wirtschaftliche Oberherrschaft über den südamerikanischen Kontinent erstrebt. Hin und wieder scheint es, als ob man diesen Bestrebungen ernstlich entgegentreten wolle: So lehnte z. B. Chile auf dem letzten panamerikanischen Kongreß jede politische Diskussion ab, während eine Verständigung zwischen Bolivia und Brasilien verhinderte, daß das Acregebiet an eine mit weitgehenden Befugnissen ausgestattete nordamerikanische Gesellschaft verpachtet wurde.

Australien und Ozeanien.

In Australien und Neuseeland sowie in der ozeanischen Inselwelt sind die reinpolitischen Interessen der V. St. nur von geringer Bedeutung; sie werden es auf absehbare Zeiten wohl auch bleiben, während man dort, wie bereits früher dar-

gelegt, den wirtschaftlichen Interessen der Union ein beträchtliches Anwachsen mit hinreichender Sicherheit voraussagen kann. Fast sämtliche Inseln, die militärisch oder wirtschaftlich von Wert sein könnten, sind in den Händen europäischer Staaten, Tutuila in denjenigen der Union; nur bezüglich der Neuen Hebriden ist die Besitzfrage zwischen England und Frankreich noch nicht entschieden.

Australien hat seit seiner Konstituierung als Commonwealth in mancher Hinsicht eine Politik verfolgt, die den Wünschen des Mutterlandes nicht immer entsprach. Wie dies in erster Linie von der Handelspolitik gilt, läßt es sich in gewissem Sinne auch von der Aufstellung der „australischen Monroedoktrin" behaupten, nach der es keiner europäischen oder asiatischen Macht gestattet sein sollte, neue Erwerbungen im südlichen Stillen Meere zu machen.

Die Verwirklichung der imperialistischen Pläne Chamberlains würde auch Australien enger mit dem Mutterlande verbinden, was für die V. St. in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht einen Nachteil bedeuten würde. Sollte aber die Errichtung des größerbritischen Zollvereins nicht gelingen und Australien einstmals eine selbständige Republik werden, so würde dies für die V. St. nur von Vorteil sein können, denn es liegt auf der Hand, daß für die neue Republik die Erhaltung guter Beziehungen zu der mächtigen Schwesterrepublik am Stillen Ozean von großer Bedeutung sein würde.

Ostasien.

Der Schwerpunkt der politischen Interessen, ebenso wie derjenige der wirtschaftlichen Interessen der Union im Stillen Ozean, liegt, wenn man vom amerikanischen Kontinent absieht, in Ostasien.

Seit der Besetzung der Philippinen benutzen die V. St. jede Gelegenheit, die sich ihnen bietet, um an der Regelung ostasiatischer Fragen teilzunehmen und so ihre neu erworbene Stellung als ostasiatische Macht zu betonen. Es ist bereits erwähnt, wie bisher in der ostasiatischen Politik der Union die wirtschaftlichen Interessen die Hauptrolle spielten, und wie jene Politik sich auf das Prinzip der offenen Tür gründete. Dies Bestreben, die Politik der offenen Tür in wirtschaftlicher Hinsicht durchzuführen, hat zur selbstverständlichen Folge, daß die Union sich gegen jede Besetzung einzelner Gebietsteile Chinas durch europäische Mächte zum Zweck der wirtschaftlichen Ausbeutung derselben, wie z. B. die Okkupation der Mandschurei durch die Russen, sträubt und für die Integrität des chinesischen Reiches eintritt. Die beharrlichen Bemühungen des verstorbenen Staatssekretärs Hay, die Neutralität Chinas im russisch-japanischen Kriege sicherzustellen, legen u. a. beredtes Zeugnis dafür ab. Die Politik der offenen Tür hat sicherlich auch ein Wort mitgesprochen, als die V. St. zu Beginn des erwähnten Krieges im Prinzip für die Japaner Stellung nahmen. Es läßt sich nicht übersehen, ob bei dieser Stellungnahme auch andere Interessen mitgesprochen haben, ob z. B. die Union anfänglich für den Fall, daß die Japaner die Bedingungen stellen würden, außer dem offenen Markt in der Mandschurei auch den Erwerb eines Hafens in Nordchina erhoffte.

Im Laufe des Krieges hat die Stimmung der Amerikaner Japan gegenüber eine merkliche Wandlung erfahren. Die gewaltigen Siege der Japaner, vor allem die Vernichtung der russischen Flotte bei Tsushima, erfüllten die V. St. mit der Besorgnis,

daß ihnen in Japan in wirtschaftlicher und politischer Beziehung ein weit gefährlicherer Konkurrent in Ostasien erwachse, als es Rußland jemals sein konnte. Und in der Tat, es unterliegt keinem Zweifel, daß Japan, sobald erst einmal die durch den Krieg geschlagenen Wunden geheilt sind, nicht nur die wirtschaftliche, sondern auch die politische Vorherrschaft in Ostasien erstreben wird. Indem es dort das wirtschaftliche Übergewicht zu erlangen sucht, durchkreuzt es aber, wie schon angedeutet, gerade die auf die weitgehendste wirtschaftliche Ausbeutung des chinesischen Riesenreiches gerichteten amerikanischen Pläne. England hat seine Stellung in Ostasien durch das eben erneuerte Bündnis mit Japan gesichert: es erhofft davon in der Zukunft zweifellos auch wirtschaftliche Vorteile. Die V. St. hingegen, deren wirtschaftliche Expansion in Ostasien bisher hauptsächlich auf Kosten Englands erfolgte, dürften sich bald in hartem, wirtschaftlichem Kampfe mit dem japanischen Konkurrenten befinden. Daß dieser wirtschaftliche Kampf aller Wahrscheinlichkeit nach Anlaß zu Reibungen und Interessenkonflikten geben wird, ist bereits früher erwähnt; ob er einstmals in einen Kampf um die politische Vorherrschaft in Ostasien und weiter im Stillen Ozean ausarten wird, darüber zu urteilen, wäre verfrüht; — unwahrscheinlich ist diese Annahme jedoch keinesfalls. Dem angedeuteten Stimmungswechsel der Amerikaner gegenüber Japan entspricht es, wenn in amerikanischen Zeitungen in letzter Zeit verschiedentlich die Ansicht geäußert wurde, der Präsident Roosevelt habe den Frieden mit allen Mitteln vor allem auch aus dem Grunde erstrebt, weil er die völlige Verdrängung Rußlands aus Ostasien und die daraus sich ergebende bedeutende Stärkung der politischen Stellung Japans in Ostasien im Interesse der Union habe verhindern wollen. Als ein Ausdruck dieser Stimmung erscheint es ferner, wenn von amerikanischer Seite behauptet wurde, die Boykottierung*) amerikanischer Waren in China solle auf Veranlassung Japans erfolgen, auch suche China auf Japans Betreiben die Hankau—Canton-Bahn*) zurückzukaufen. Schließlich wären hier noch die im letzten Jahre von amerikanischer Seite wiederholt geäußerten Besorgnisse zu erwähnen, Japan werde nach der siegreichen Beendigung des Krieges von der Union die Aufgabe der Philippinen fordern.

Die vorstehend wiedergegebenen Gerüchte und Ansichten lassen zur Genüge erkennen, daß man in den V. St. bereits die Gefahr erkannt hat, die der amerikanischen Stellung in Ostasien von japanischer Seite droht. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß die Union gewillt ist, diesen Gefahren zu trotzen und ihre Stellung in dem Gebiete des Stillen Ozeans, die sie seit den Tagen Grants als die größte Domäne ihrer handelspolitischen Zukunft betrachtet, in Ostasien, mit allen Mitteln zu behaupten und zu verstärken.

---

*) Der Boykottierung der amerikanischen Waren in China, einer Folge der scharfen Handhabung der Bestimmungen über die Einwanderung von Chinesen in die V. St. (vgl. Seite 982 Anmerkung) sowie der Verhandlungen bezüglich des Rückkaufs der Hankau—Canton-Bahn ist im wirtschaftlichen Teil dieses Aufsatzes keine Erwähnung getan, da derselbe bereits früher fertiggestellt war. — Im August forderte übrigens die chinesische Regierung die Bevölkerung durch ein Dekret auf, von der Boykottierung Abstand zu nehmen, bis die Handelsbeziehungen zwischen China und den V. St. endgültig geregelt seien; die erwähnte Bahnkonzession ist am 29. August tatsächlich von chinesischer Seite zurückgekauft. (Stand dieser Angelegenheiten am 1. 10. 05.)

F. Die Seestreitkräfte der Vereinigten Staaten.

Auf Grund des im vorstehenden gegebenen kurzen Überblickes über die Ziele der amerikanischen Politik im Stillen Ozean sowie unter Berücksichtigung der bereits angestellten Erörterungen über die wirtschaftliche Stellung der V. St. in den einzelnen Gebieten dieses Weltmeeres sei zum Schluß die Frage erwogen, ob die Stärke der Seestreitkräfte der V. St. im richtigen Verhältnis zu den erwähnten Zielen und Interessen steht.

In den nordamerikanischen Gewässern des Stillen Ozeans befindet sich das pazifische Geschwader,*) das sich aus 1 Panzerkreuzer, 1 Küstenpanzer, 2 geschützten, 2 ungeschützten Kreuzern, 1 Kanonenboot und 2 Torpedofahrzeugen zusammensetzt. Zu der vorstehenden Zahl von Schiffen kommen zur Zeit*) noch, als nicht zum Geschwader gehörig, 1 Linienschiff, 2 ungeschützte Kreuzer, 1 Hilfskreuzer und 2 Unterseeboote. Als auf den Werften von Bremerton und Mare Island außer Dienst befindlich wären ferner 1 geschützter, 3 ungeschützte Kreuzer und 4 Torpedofahrzeuge zu erwähnen, während 1 Linienschiff und 3 Panzerkreuzer, die in Seattle bzw. in San Francisco von Privatfirmen gebaut werden, der Vollendung entgegengehen.

In Ostasien verfügen die V. St. zur Zeit,*) abgesehen von den Kanonenbootsflottillen, über 2 Linienschiffe, 2 Küstenpanzerschiffe, 4 geschützte, 3 ungeschützte Kreuzer und 5 Torpedofahrzeuge. Addiert man die hier aufgeführten Streitkräfte, so stellt die Summe immerhin eine achtunggebietende Streitmacht dar, die in ihrer Gesamtheit von einer günstigen zentralen Position aus unter Benutzung der zahlreichen günstig gelegenen Stützpunkte der V. St. in einem Teile des Stillen Ozeans die Seeherrschaft zu behaupten wohl imstande sein würde.

Diejenigen Seemächte, welche als Gegner der V. St. im Stillen Ozean auf Grund ihrer pazifischen Politik und ihrer wirtschaftlichen Expansionsbestrebungen in erster Linie in Betracht kommen könnten, sind, wie wir vorher gesehen haben, England und Japan; nach den bekannt gewordenen Einzelheiten des soeben erneuerten englisch-japanischen Bündnisses kann man kaum den ersteren Staat der Union gegenüberstellen, ohne zugleich auch den zweiten nennen zu müssen. Wir würden also die amerikanisch-pazifischen Streitkräfte mit der Summe der japanischen und englisch-pazifischen Geschwader in Vergleich zu stellen haben. Diese Rechnung würde aber einen nicht unbeträchtlichen Fehler enthalten, insofern es falsch wäre, eine so stationäre Friedensdislokation, wie sie die der amerikanischen Seestreitkräfte im Stillen Ozean zur Zeit noch darstellt, mit einer so vollendeten Kriegsdislokation, wie es die englische ist, in Vergleich zu setzen. Bezüglich der atlantischen Streitkräfte ist die Unionsregierung bereits dem Beispiel Englands gefolgt, indem sie die südatlantische und die europäische Station nicht mehr dauernd besetzte, sondern die gesamten kampfkräftigen Bestandteile des atlantischen Flottenmaterials lediglich nach militärischen Gesichtspunkten in dem strategisch wichtigsten Teile des Atlantischen Ozeans konzentrierte. Die neue Lage, die durch die Erweiterung des englisch-japanischen Bündnisses im Stillen Ozean geschaffen ist, wird voraussichtlich die V. St. zwingen, auch bezüglich ihrer pazifischen Geschwader dem Grundsatze zu huldigen, daß jede Zersplitterung kampfkräftiger Seestreitkräfte zum Zwecke einer stationären Dislokation, die nur Friedenszwecken dient, nicht aber den

*) Dislokation vom 1. April 1905.

möglichen Kriegsverhältnissen Rechnung trägt, eine Beeinträchtigung der Schlagfertigkeit der Flotte und eine Verminderung ihrer Gefechtskraft an der entscheidenden Stelle bedeutet. Befolgt die Union auch im Stillen Meere das Prinzip: Konzentration der kampfkräftigen Schiffe in dem strategisch wichtigsten Gebiet, Beschränkung der stationären Auslandschiffe auf das Allernotwendigste und Wahrnehmung der überseeischen Interessen durch fliegende Kreuzergeschwader, so wird es ihr gerade in diesem Meere, in dem sie über eine so große Anzahl günstig gelegener Stützpunkte verfügt, in Zukunft nicht schwer sein, auch einem mächtigen Gegner an der entscheidenden Stelle erfolgreich entgegenzutreten.

Eine baldige Verstärkung der pazifischen Streitkräfte der V. St. ist zudem durch den beträchtlichen Zuwachs an Linienschiffen und Panzerkreuzern, den die amerikanische Marine in nächster Zeit zu erwarten hat (bis 1. April 1906 sieben bzw. neun), wahrscheinlich, falls die Bemannungsfrage keine Schwierigkeiten bereitet. Die bedeutenden Anforderungen, welche die pazifische Politik der V. St. an ihre Wehrkraft im Stillen Ozean stellt und die Macht der Gegner, die sich ihren Expansionsbestrebungen in diesem Meere entgegenstellen könnten, wird aber voraussichtlich noch weitere energische Anstrengungen der amerikanischen Regierung und des amerikanischen Volkes bezüglich der Ausgestaltung ihrer Wehrkraft zur See notwendig machen.

Schluß.

Das Verständnis für die Notwendigkeit eines intensiven Ausbaues der amerikanischen Flotte ist in den Jahren seit dem spanisch-amerikanischen Kriege und insbesondere unter der Präsidentschaft von Roosevelt in fast allen Kreisen des amerikanischen Volkes in stetigem Wachsen begriffen. Auch über die vielseitigen und umfassenden Aufgaben, welche die seit jener Zeit betriebene amerikanische Politik dieser Flotte in jedem Moment stellen kann, herrscht unter den Amerikanern kein Zweifel mehr. Diese Aufgaben werden in klarer Weise im „Army and Navy Journal"*) angedeutet, wenn dort gesagt wird: „Unsere eigene strategische Lage zu Hause kommt nicht allein in Betracht. Wir haben nicht nur unsere eigenen Küstenlinien, sondern auch die des südamerikanischen Kontinents zu verteidigen. Die Flotte der V. St. muß stark genug sein, um sich die Seeherrschaft zu sichern, wo immer die Monroedoktrin einem Angriff ausgesetzt ist."

Eine Flotte zu schaffen, die diesen Anforderungen voll entspricht, ist das große Ziel, das sich der Präsident Roosevelt gesteckt hat und dem er, unbeirrt durch gelegentliche Anfeindungen und Gegenbestrebungen, energisch zusteuert. Seine Absichten können nicht besser charakterisiert werden, als durch die Worte, die der frühere Marinesekretär Morton gegen Ende des vorigen Jahres in einer Versammlung der „Society of Naval Architects" aussprach: „Meiner Meinung nach darf unsere Flotte keiner anderen in der Welt nachstehen. Sie können versichert sein, im Weißen Hause einen Mann zu haben, der für uns den Besitz der besten und stärksten Flotte der Welt anstrebt."

*) 23. 4. 04: »The great obstacle to our navy«.



Einiges über moderne Seetaktik.

(Mit 3 Abbildungen.)

Die Fachliteratur hat sich in der letzten Zeit wieder lebhaft mit der Taktik beschäftigt. Ihre Anregung hat sie erklärlicherweise in erster Linie aus den jüngsten Kriegsereignissen geschöpft, ist man doch vielfach geneigt, der überlegenen Taktik Togos zum wenigsten die Hälfte des Anteils an den glänzenden Erfolgen der Japaner in der Koreastraße zuzuschreiben. Aber noch ein anderes Moment hat anregend und befruchtend auf die Phantasie und das Denken der Taktiker, am Schreibtisch wie auf der Kommandobrücke, gewirkt. Soeben ist der hundertste Jahrestag der größten und folgenschwersten Seeschlacht, die die Geschichte kennt, gefeiert worden, einer Schlacht, die nach dem übereinstimmenden Urteil aller Seekriegshistoriker dem unerreichten taktischen Genie Nelsons allein ihren für England so überaus günstigen Ausgang verdankt.*) Viel ist in den Blättern der Geschichte geforscht worden, um aus dem Tatsachenmaterial die Motive herauszuschälen, die der Taktik Nelsons zugrunde gelegen haben, den Geist zu analysieren, der scheinbar ohne Anlehnung an die Vorbilder der Vergangenheit aus sich selbst heraus einen Schlachtplan entwarf und zur Durchführung brachte, der äußerlich erkennbar keine Berührungspunkte mit dem hatte, was die Seehelden jener kriegsreichen Zeit als Taktik herausgebildet hatten. Heute ist der Grundgedanke, der Nelson bei seinem Angriff in „successive lines“ leitete, völlig erkannt und zum allgemein giltigen taktischen Prinzip erhoben als: Konzentration der Kraft durch überlegene Schiffszahl auf einen Teil des Feindes und Bindung des anderen während dessen Überwältigung. Heute ist aber auch die historische Herausbildung dieses Grundsatzes aus der Epoche der Draufgängertaktik, des Kampfes Schiff gegen Schiff, wie er sich seit den Schlachten bei Toulon und Minorka über Rodney und Suffren entwickelt hat, bis er durch Nelson in klarster Form erkannt und in genialster Weise zur Anwendung kam, dem Kenner der Seekriegsgeschichte kein Geheimnis mehr.

Inwieweit nun läßt sich diese aus der Seekriegsgeschichte der Segelschiffszeit gewonnene Erkenntnis auf moderne Verhältnisse anwenden? Das ist eine Frage, deren Diskussion gegenwärtig nicht nur durch die oben erwähnten Anregungen einen neuen Impuls bekommen hat, sondern auch dadurch, daß die Entwicklungsgeschichte der Taktik von Toulon bis Trafalgar reich ist an Parallelen mit der heutigen Zeit. Diese Behauptung erscheint zunächst absurd. Der Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff, die dadurch geschaffene Unabhängigkeit des Motors von äußeren Verhältnissen, die hohe Beweglichkeit der Typen, das allseitig armierte Schiff schienen die neue Taktik zunächst vollkommen loszulösen von jeder Analogie mit der Segelschiffszeit. Man freute sich der gewonnenen Freiheit und wollte sie in falscher Einschätzung ihres Wertes in mehr oder weniger komplizierten taktischen Formen ausnutzen, um schließlich doch nur im Einzelschiffskampf, in der Melee, die Entscheidung zu suchen. Auf diese Kampfsform wurde man hingelenkt, solange das

*) Ich möchte bei dieser Gelegenheit auf den ebenso interessanten wie lehrreichen Aufsatz des Vizeadmirals Freiherrn v. Maltzahn „Theorie und Praxis in der Schlacht von Trafalgar“ hinweisen („Marine-Rundschau“, August-Septemberheft 1904.)

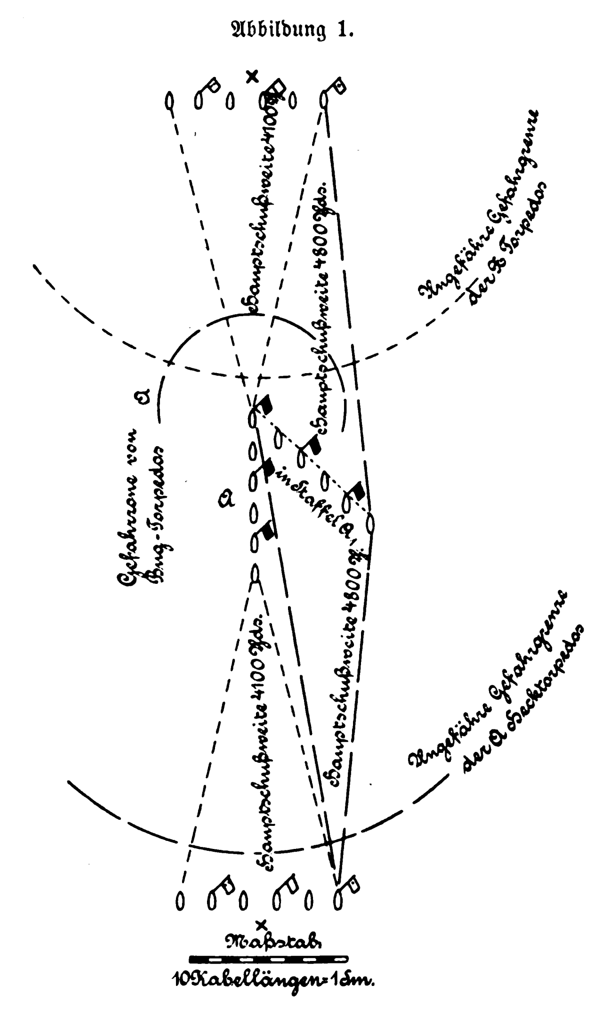
Geschütz im Wettstreit zwischen Artillerie und Panzer ein wirkliches Niederkämpfen des Gegners erst auf ganz nahe Entfernungen gewährleistete. Diese Periode läßt sich in ihrer Betonung des Formalistischen taktischer Begriffe und Manöver ohne Verständnis für den Wert derselben nicht mit Unrecht in Parallele stellen mit jener Segelschiffsepoche, die ihren Abschluß erst mit den Kämpfen in West- und Ostindien fand. Eine grundlegende Änderung dieser Draufgängertaktik der ersten Dampfschiffsperiode wurde erst angestrebt, als die technische Weiterentwicklung der Artillerie diese nicht nur zur dominierenden Waffe erhob, sondern eine artilleristische Entscheidung auch auf Entfernungen in Aussicht stellte, auf denen ein Aufgeben der rangierten Ordnung noch nicht erforderlich erschien. Es entwickelte sich die Linientaktik, und mit ihr wurde jenes alte Prinzip der Konzentration der Kraft, zunächst in rein artilleristischem Sinne und dann auf die Taktik erweitert, von neuem geboren.

Wenn man nun auch unbedenklich sagen kann, daß heute wohl die meisten größeren Marinen Linientaktik nach diesem Prinzip in irgend einer Form betreiben, so werden doch im allgemeinen die Resultate dieser Versuche und Erprobungen nicht mit Unrecht diskret behandelt in dem Maße, in dem eine Marine sich in Geist und Form der Taktik im Vorsprung vor anderen glaubt. Wenn solche Resultate aber der Öffentlichkeit zugänglich werden, so muß man sich hüten, ihren Wert zu überschätzen. Manchem werden sie eine Anregung und ein Ansporn sein zu neuen Versuchen. Im allgemeinen liegt der Wert ihrer Kenntnis darin, daß sie ein Bild von der taktischen Arbeit und dem Grad der Ausbildung und Schulung der betreffenden Flotte im taktischen Denken und damit einen Fingerzeig für die Beurteilung ihrer Leistungsfähigkeit ergeben. Den Schlüssel dafür, wie eine Flotte im Gefecht handeln wird, ergibt diese Kenntnis offenbar nicht. Dieser liegt in erster Linie in den Persönlichkeiten der Führer und Kommandanten, in ihrer Fähigkeit, taktische Situationen zu erkennen und sich ihnen anzupassen, in dem gegenseitigen Verständnis zwischen Führer und Kommandanten und schließlich darin, wie weit die formaltaktische Schulung das Wollen in das Können umsetzt. Von diesem Gesichtspunkte aus müssen die meisten taktischen Untersuchungen und Erörterungen in der Öffentlichkeit angesehen und bewertet werden, und nur unter solch einschränkenden Voraussetzungen wird ein Artikel, welcher unter dem Titel: „Notes on the principles of naval battle tactics“ im Septemberheft des „United Service Magazine“ erschienen ist, für den deutschen Fachmann von Interesse sein. Der Verfasser des Aufsatzes, der sich hinter dem Pseudonym „Experience“ verbirgt, gehört offenbar den aktiven englischen Seeoffizieren an. Seine Erfahrung und artilleristische Kenntnisse verratenden Ausführungen lassen uns ihn unter den oberen Graden des Korps vermuten und geben offenbar die taktischen Anschauungen und Grundsätze wieder, welche heute in der englischen Flotte maßgebend sind. Darauf deutet unter anderem die Übereinstimmung seiner Ausführungen mit gelegentlichen aus den Manövern bekannt gewordenen Übungen hin.

„Experience“ beschränkt sich in der Hauptsache darauf, die taktische Verwendung eines einheitlich geführten Flottenkörpers zu diskutieren. Die großen Probleme des Zusammenwirkens mehrerer Flottenkörper zu einheitlichem Handeln, also gerade das, was wir an der Trafalgar-Taktik Nelsons bewundern, und aus dem wir lernen wollen, läßt er ganz außerhalb der Erörterung, und die Verwendung der verschiedenen Schiffstypen in der Tagschlacht streift er nur. Er geht somit im wesentlichen

in seinen Grundsätzen nicht über das Formalistische der Geschwadertaktik hinaus, indem er, entsprechend den augenblicklich in der englischen Flotte herrschenden Anschauungen, die noch einheitlich zu leitende Flotte aus zwei Linienschiffsdivisionen zu je vier Schiffen und einer schnellen, aber mit größter Selbständigkeit und hoher Unabhängigkeit von der

Abbildung 1.



Die Skizze ist unter der Annahme aufgestellt, daß die Torpedos eine Laufstrecke von 2400 Yards und eine doppelt so große Geschwindigkeit wie die Geschwader haben. Dementsprechend sind auch die Gefahrzonen skizziert. Um Raum zu sparen, sind die Geschwader nur aus sechs Schiffen zusammengesetzt. Das, was die Skizze veranschaulichen soll, würde indessen bei größerer Schiffszahl noch viel klarer hervortreten. (Anm. d. Verf. der Studie.)

Flottenleitung ausgestatteten Division bestehen läßt. Wir werden auf diesen Punkt seiner Ausführungen später zurückkommen. Zur Bekräftigung der Richtigkeit der aufgestellten Grundsätze werden häufig — und das vermag den Wert der Studie nur zu erhöhen — Erfahrungen aus den Manövern der letzten Jahre angeführt.

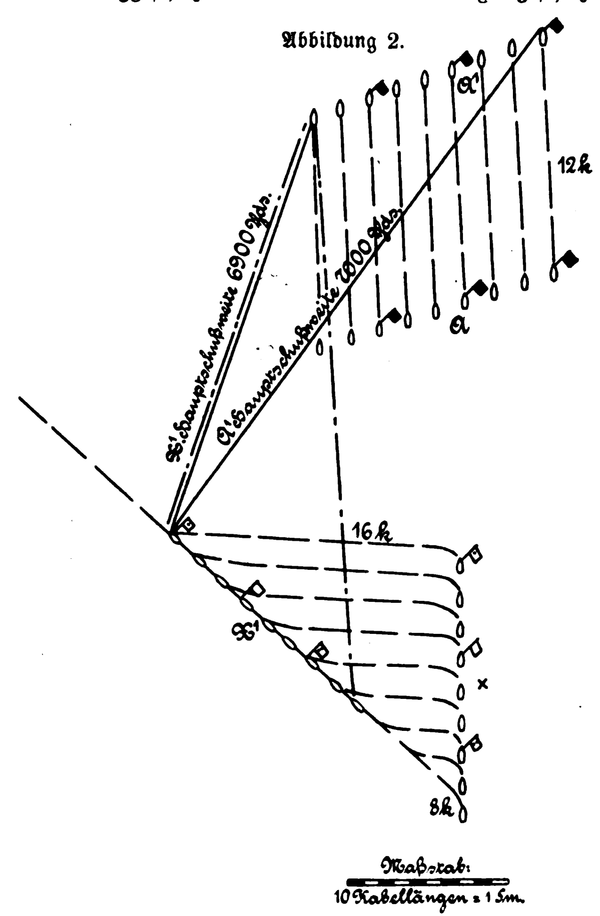
„Experience“ betont die dominierende Stellung der Artillerie im Seekampf; er geht von dem Grundsatz aus, daß jede Taktik darauf hinzielen müsse, eine artilleristische Überlegenheit über den Gegner zu erlangen. Das sei zunächst durch schnelles Einschießen und dauerndes Festhalten des Zieles im Streuungskegel der Geschütze, durch fortgesetztes Treffen, zu erstreben. Ein wirksames Artilleriefeuer beruhe aber namentlich im Ferngefecht auf guter Feuerleitung und ruhigem, sicherem Zielen, Erfordernisse, welchen nur durch Vermeidung starker Kurs- und Geschwindigkeitsänderungen entsprochen werden könne. Dies werde im Ferngefecht der Fall sein, denn nur in dieser Gefechtsphase könne man große Geschwindigkeits- und Kursschwankungen ausschalten, ohne dafür taktische Nachteile in den Kauf nehmen zu müssen. Derjenige, welcher sich dem anderen artilleristisch überlegen glaube, werde daher das Ferngefecht anstreben, dessen Normalentfernung bei der heutigen Leistungsfähigkeit der Geschütze auf 7300 m zu bemessen sei. Wer sich dagegen in seinen Geschütz- und Schießleistungen dem anderen unterlegen fühle, werde schnell Nahgefechtsentfernungen bis zu 2800 m zu erreichen, geringere Entfernungen aber wegen der Melee- und Torpedogefahr zu vermeiden suchen.

Die voraussichtlich beste Formation, um den Fernkampf zu führen, wenn der Gegner zum Nahgefecht heranschließt, sei die mit dem Heck dem Gegner zugekehrte Dwarslinie, welche nicht nur dem gegnerischen Feuerminimum ein Feuermaximum entgegenstelle, sondern den sich nähernden Gegner auch bereits auf etwa 3600 m in den Feuerbereich der Hecktorpedos hineinführe, unter der Annahme, daß die Torpedolaufstrecke 2200 m betrage. Deshalb werde unter den angenommenen Gefechtsverhältnissen die Flotte sich in der taktisch günstigsten Lage befinden, der es gelinge, in Dwarslinie die feindliche Kiellinie auf die Mitte zu nehmen, ein T mit ihr zu bilden (siehe Abbildung 1); in dieser Position werde der Gegner der eigenen Feuerüberlegenheit nur eine Feuerunterlegenheit gegenüberstellen können und zugleich seine Spitzenschiffe sehr gefährden. Er werde deshalb versuchen, seine taktische Lage durch Übergang in Staffel zu verbessern, ohne indessen seine ursprüngliche taktische Unterlegenheit ganz auszugleichen. Jedenfalls aber werden die Vorteile der reinen T-Position von der eigenen Dwarslinie nur sehr kurze Zeit ausgenutzt werden können, vorausgesetzt, daß der Gegner über genügende Geschwindigkeit verfüge. Ja, er werde sogar bald imstande sein, falls die Spitzenschiffe in dieser kurzen Zeit durch überwältigendes Feuer der Dwarslinie nicht die Führung verlieren, sich durch Schwenkung um das Schlußschiff der Kiellinie in eine taktisch überlegene Position der Dwarslinie gegenüber zu versetzen, indem er der gegnerischen Heckposition seine Breitseite zukehre. „Experience“ ist der Ansicht, daß die Intensität des wirksamen Feuers einer derart schwenkenden Kiellinie mit dem Moment der Schwenkung, d. h. der Wendungen und Positionsänderungen der einzelnen Schiffe, schnell zunimmt (siehe Abbildung 2). Natürlich werde sich auch nach Ausführung der Schwenkung die Kiellinie der Dwarslinie gegenüber insofern im Nachteil befinden, als letztere noch immer bei annähernd gleichem Abstand der Flügelschiffe von der Spitze ihr Feuer auf die Spitzenschiffe konzentrieren könne, während die hinteren Schiffe der Kiellinie um 500 bis 1000 m weiter von dem Gegner abstehen als die Spitzenschiffe.

In eine der T-Position sehr ähnliche gelange eine Flotte oder ein Geschwader, welches im laufenden Gefecht bei leicht konvergierendem Kurse in Kiellinie oder steiler

Staffel die Spitze des Gegners zu umfassen versuche, vorausgesetzt, daß es ausreichenden Geschwindigkeitsüberschuß besitzt. Diesem Umfassungsmanöver zu begegnen, besitze die gegnerische Linie nur das Mittel des allmählichen Abdrehens, so daß schließlich zwei konzentrische Bögen entstünden (siehe Abbildung 3). Es sei leicht einzusehen, daß selbst bei geringen Kursänderungen der inneren Flotte diese der äußeren gegenüber im Nachteil sei, weil die Buggeschütze der vorderen und die Heckgeschütze der Schlußschiffe der

Abbildung 2.



X kann mit seinen Breitseitgeschützen feuern, sobald es mit der Schwenkung um das Schlußschiff beginnt, und wird, falls A nicht sofort diese Bewegung pariert, sehr bald eine Feuerüberlegenheit haben. X hätte natürlich verhindern müssen, daß A überhaupt in die T-Position gelangt, aber solche Dinge kommen im Manöver wie in der Schlacht vor. (Anm. d. Verf. der Studie.)

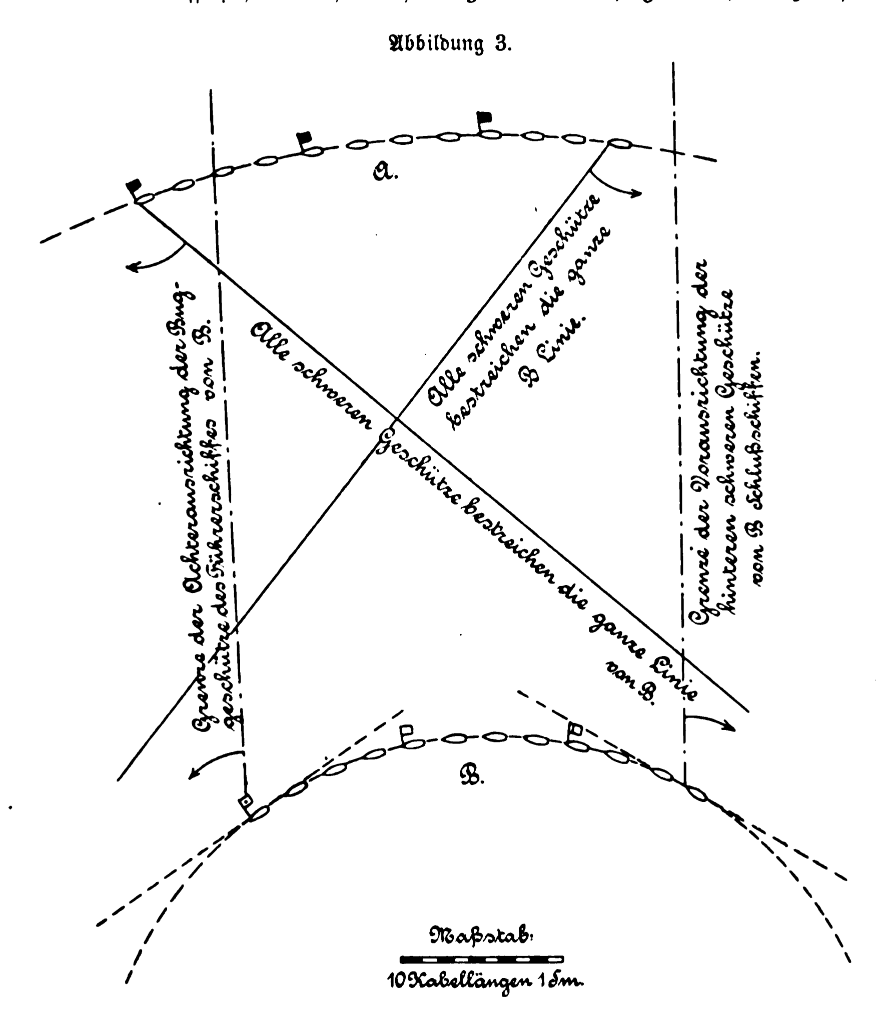
ersteren nicht zum Feuern kämen, während bei letzterer alle Geschütze im Feuer seien, gleiche Verhältnisse in bezug auf Schiffszahl vorausgesetzt. Naturgemäß könne sich die äußere Flotte in dieser artilleristisch günstigen Position nur so lange halten, als die Peilung zur inneren unverändert bleibe, d. h. eben bei genügendem Geschwindigkeitsüberschuß.

Und diese Betrachtung rücke die Vorteile, welche in der Konzentration der Kraft liegen, vor Augen und zeige zur Genüge, daß die Länge einer Linie ihre Begrenzung

nicht nur durch die Schwierigkeiten der einheitlichen Führung und der Beweglichkeit, sondern auch durch den Mangel an Kraftkonzentration finden müsse. Die Kraftkonzentration in einem Punkt würde demnach das Ideal sein, das sich natürlich praktisch nicht erreichen lasse, dem sich aber in der Praxis kurze, mit stärksten Krafteinheiten angefüllte Linien nähern.

Daraus lasse sich dann ohne Schwierigkeiten weiter folgern, daß mit zunehmender

Abbildung 3.



Kraftanhäufung in der Linie taktisch die Geschwindigkeit immer mehr in den Hintergrund rücke, wenn sie auch strategisch ihre Bedeutung nie verlieren werde.

Das Streben nach Deplacementsvermehrung und damit Kraftzunahme der Schlachtschiffe werde durch solche taktischen Überlegungen begründet und die innere Berechtigung einer solchen Typentwicklung dadurch zweifellos erwiesen. Eine Begrenzung nach oben finde die Größe nur durch die Forderung genügender Manövrierfähigkeit. Man werde aber umsomehr streben die äußerste Grenze in dieser Beziehung zu erreichen, als

es sich zweifellos erwiesen habe, daß die Höchstzahl der Linieneinheiten, welche taktisch noch mit Erfolg von einem Führer gehandhabt werden könne, zwölf sei, die Steigerung der Leistungsfähigkeit eines Flottenkörpers somit in der Zahl bald seine Grenze finde. Diese zwölf Schiffe einer Flotte läßt der Verfasser nun nach allgemeiner englischer Ansicht aus acht der schwersten und weniger schnellen Schiffe als einheitlichem Geschwader und vier schnelleren Linienschiffen als „schneller Division" bestehen, welch letztere unter geschickter und im höchsten Maße selbständiger Führung je nach der taktischen Lage eingreifen, im allgemeinen aber zur Verlängerung der Linie dienen soll. Welch ein Mindestmaß an Geschwindigkeitsüberschuß über das langsamere Geschwader die taktischen Übungen der englischen Flotte für diese schnelle Division als erforderlich ergeben haben, damit sie aus der taktischen Lage heraus, sei es durch Überflügelung oder Umfassung und Angriff in Feuerlee, Vorteile zu erringen vermöge, darüber läßt uns „Experience" leider im Unklaren. Kaum anzunehmen ist aber, daß er die 1 bis $1^1/_2$ Knoten, um welche z. B. in der Kanalflotte die Schiffe der „Duncan"- und „Triumph"-Klasse schneller als die der „Majestic"-Klasse sind, als ausreichend ansieht; das hieße graue Theorie an Stelle praktischer Erfahrung setzen. Um solche taktischen Vorteile zu erzielen, wie sie der Verfasser im Auge hat, sind Geschwindigkeitsüberschüsse von 4 bis 5 Knoten nötig, über welche ein vollwertiges Linienschiff niemals verfügen kann. Dagegen deuten alle Anzeichen darauf hin, daß der Zukunftspanzerkreuzer in England diese Rolle der schnellen Division übernehmen und ihr auch gewachsen sein wird, sofern man die Aufgaben der schnellen Division prinzipiell nicht im Niederkämpfen, sondern nur im Binden feindlicher Linienschiffe sieht.

Sehr richtig sucht „Experience" die Schwierigkeiten der Seetaktik nicht so sehr in der Erkenntnis gesunder Prinzipien als in der Schnelligkeit, mit der sie in der Praxis in die Tat umgesetzt werden müssen. Kurz, die schnell wechselnden taktischen Situationen des heutigen Bewegungskampfes erfordern blitzschnelle Erfassung und Entscheidung seitens des Führers. Sei dieselbe aber in einen Signalbefehl umzusetzen, um zur Durchführung zu gelangen, so werde oft eine günstige taktische Lage ungenützt bleiben. Deshalb sei eine Taktik zu verwerfen, welche sich auf Glanzmanöver stütze und mit Augenblickserfolgen rechne. Taktisch gesunde Prinzipien aber, die dem Ernstfall Rechnung tragen, würden stets das Endziel im Auge haben und nach dem Wahlspruch „safe and steady" aufgestellt sein. So nur würden sich häufige starke Kurs- und Geschwindigkeitsänderungen, die mit Rücksicht auf die Artillerie zu vermeiden wären, während des Gefechts ausschalten lassen.

Aus diesem Grunde werde auch die sonst sehr schätzenswerte Methode des Schwenkens um ein Schiff der Linie mit aller Vorsicht trotz des Vorteiles der Raum- und Zeitersparnis anzuwenden sein. Man dürfe nie vergessen, daß während des Überganges in die neue Richtung die Artilleriewirkung beinahe ausgeschaltet werde. Namentlich werde man bei in der Geschwindigkeit homogenen Geschwadern vorteilhafter andere Methoden der Richtungsänderung verwenden, während das Schwenken um die Mitte sehr angebracht sei, wenn die mittleren Schiffe der Linie langsamer als die übrigen seien.

Abgesehen von Sonderfällen, in denen die taktische Lage es durchaus erfordere, werde der Schwenkungspunkt beim Schwenken um ein Schiff der Linie auf ein Drittel von vorne liegen. Und in diesem natürlichen Schwenkungspunkt werde auch

das Flaggschiff des Flottenführers am vorteilhaftesten seinen Platz finden. Selbstverständlich werden auch noch andere Rücksichten für die Position des Flottenflaggschiffs maßgebend sein, so namentlich die Art der Taktik und der Führung. Auf alle Fälle erscheine es bedenklich, den Führer an der Spitze zu postieren, ihn so in fast allen taktischen Lagen dem stärksten feindlichen Feuer aussetzend. An die Spitze gehöre ein Geschwaderchef oder ein anderer Unterführer. Die eigentliche Führung aber müsse aus der Linie heraus erfolgen. Die taktische Gliederung der Unterverbände würde nach der englischen Flottenzusammensetzung demnach sein: zweite Division, erste Division, schnelle Division. Auf diese Weise würde das Flottenflaggschiff als fünftes der Linie an ihrem natürlichen Schwenkungspunkt sich befinden und die schnelle Division in der Lage sein, eine D. O.-Bewegung auszuführen, worunter der Verfasser wohl ein Konzentrations- und Umfassungsmanöver versteht.

Interessant sind die Ausführungen von „Experience" über die Feuerverteilung in der Linie. Er meint, moderne Schlachtschiffe seien derart unverwundbar, daß nur Konzentration des Feuers ihnen ernstlichen Schaden zu verursachen vermöchte. Deshalb müßte die Kraftkonzentration in der Weise durchgeführt werden, daß unter Leitung des Divisionschefs das Feuer der Division auf einzelne Schiffe des Gegners konzentriert wird, während eins oder zwei der schwächer armierten Schiffe der Division die übrigen von dieser Division zu überwältigenden Schiffe des Gegners durch mäßiges Feuer lediglich beschäftigten, bis ein Abbröckeln der feindlichen Linie eintrete. Diese Taktik sei mit dem besten Erfolg von den Japanern in der Schlacht vom 10. August 1904 angewendet worden. Als Abkommpunkt im Ferngefecht sei im allgemeinen der Punkt der Wasserlinie unterhalb des Vormastes zu wählen.

Die Frage der Feuerleitung und Führung aus dem Kommandoturm ist nach „Experience" in der englischen Flotte noch keineswegs auch nur halbwegs zufriedenstellend gelöst, und dem Aufenthaltsort des Admirals in der Schlacht ist bisher wenig oder gar keine Beachtung geschenkt. Die bisher konstruierten Kommandotürme genügen den Anforderungen in keiner Weise. Weder gestatten sie eine Aussicht nach achtern und damit alle die Manöver, die auf Richtung achteraus angelegt werden, wie z. B. die Schwenkung der Linie um das hinterste Schiff, noch sei es möglich, aus den Türmen heraus eigene Signale zu kontrollieren oder fremde abzulesen. Ein oder zwei Kreuzer seien daher für den Wiederholerdienst in der Schlacht unumgänglich notwendig. Für so wichtig wird dieser Dienst gehalten, daß die Reserve des zweiten Kreuzers für den Fall, daß der eine durch Feuer vernichtet werden sollte, als erforderlich erscheine.

Besonderes Gewicht sei der Signalbeschränkung in der Schlacht beizulegen. Voraussichtlich werde man mit den Signalen: „Staffel", „Wendung nacheinander" und „Wendung zugleich" auskommen und in besonderen Fällen vielleicht noch die D. O.-Signale gebrauchen. Auch hier wieder müsse hervorgehoben werden, welche bedeutende Rolle die Staffel zur Herbeiführung taktischer Vorteile und zum Ausgleich von Nachteilen spielen werde, die in den meisten Fällen der erste taktische Zug für denjenigen, der ihn tue, im Gefolge habe, vorausgesetzt, daß der Gegner ihn rechtzeitig und taktisch richtig beantworte. Nach „Experience" würden somit taktische Offensivbewegungen, die Konzentrationen und Entscheidungen an einer Stelle bezwecken, meistens zunächst taktische Nachteile im Gefolge haben, die sich aber durch geschickte Verwendung der

Staffel leicht wieder ausgleichen lassen. Als erläuterndes Beispiel führt er an, daß zwei Flotten, nachdem sie einander in Sicht bekommen haben, die erste Annäherung in Dwarslinie erstreben mögen, wie das in den meisten Fällen eintreten werde, in der Absicht, einander gegenseitig zu überflügeln. Bei der Durchführung des Manövers werde eine vorsichtig und geschickt zur Anwendung kommende Staffel viel zur Verschleierung der Absicht beitragen, und, wenn der Gegner diese Bewegung nicht rechtzeitig durch eine Gegenbewegung ausgleiche, so werde eine weitere Wendung zur Kiellinie in dem Augenblick, wo man das Feuer eröffnen will, der eigenen Flotte während der ersten kostbaren Minuten eine Feuerüberlegenheit sichern.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung sei die Stellung der eigenen und der feindlichen Linie zur Sonne, zumal wenn die Sonne tief stehe. Man werde so aus einem doppelten Grunde trachten müssen, die Sonne an der dem Feinde abgewandten Seite zu halten, einmal blende sie dann nicht die Schützen und mache das Zielen schwierig, und dann hebe sie die feindlichen Schiffsformen besser gegen den Horizont ab.

Und wie man das „Manövrieren auf die Sonne", um es so zu nennen, als ein den taktischen Erfolg unterstützendes oder hemmendes Moment nicht außer acht lassen dürfe, so gebe es noch andere Hilfsmittel, deren der Führer sich vorteilhaft zu seiner Orientierung über die Gefechtslage bedient. Dazu gehöre vor allem, sich jederzeit durch ein geeignetes Instrument Klarheit über die Stellung der eigenen zur feindlichen Formation zu verschaffen derart, daß man imstande sei, entsprechend den Bestreichungswinkeln der Geschütze zu beurteilen, ob eine volle Feuerausnutzung der eigenen Linie möglich sei. Man werde sich hier am besten einer großen, mit einer Einteilung in 50 Yard-Kreise versehenen Platte bedienen (mooring board), auf welcher die Positionen der gegnerischen und eigenen Flotte (erstes und letztes Schiff) durch verschiedenfarbige kleine Flaggen mit Stecknadeln festgelegt werden (das beobachtende Schiff im Mittelpunkt des Kreissystems). Abstand und Peilung ergeben die Positionen zueinander. Selbstverständlich sei es ausgeschlossen, sich eines Instrumentes von derartigen Dimensionen, wie sie hier notwendig sein werden, um ein klares Bild zu ergeben, in den Kommandotürmen, wie sie heute üblich seien, zu bedienen. Die Größe der gegenwärtig im Gebrauch befindlichen Türme mache es ja aber auch für den Admiral unmöglich, aus dem Turm zu führen. Die Führung werde vielmehr, bis hierin nicht grundlegende Änderungen eingetreten seien, von der freien Admiralsbrücke aus stattfinden müssen, wenigstens bis zu Beginn des Nahkampfes. Zur Bekräftigung der Richtigkeit dieser seiner Anschauung führt der Verfasser das Beispiel Togos an, der erst mit dem Eintritt ins Nahgefecht die Admiralsbrücke verließ, um sich in den Schutz des Kommandoturms zu begeben. Der Umstand, daß der japanische Admiral dieses Verfahren unter den obwaltenden Verhältnissen, bei der schlechten Schießausbildung der Russen, ungestraft beobachten konnte scheint hier den Verfasser zu einer verallgemeinernden Folgerung zu verleiten, die, wie manche anderen, unter dem billigen Aushängeschild von „Kriegserfahrungen" gezogenen, offenbar nicht einwandfrei und ungefährlich sind.

Nach diesen Streiflichtern auf die moderne englische Linienschiffstaktik berührt „Experience" kurz die taktische Verwendung der übrigen Schiffstypen des Hochseekampfes, der Kreuzer und der Torpedoboote. Wenn hier auch von einem Hinausgehen über

einige mehr phrasenhafte allgemeine Bemerkungen über den Wirkungsbereich und die Aufgaben der beiden Typen nicht die Rede ist, so sind doch einige Hinweise namentlich auf die taktische Verwendung der Panzerkreuzer hauptsächlich deshalb von Interesse, weil sie im ganzen bestätigen, was bruchstückweise aus den letzten Manöverübungen bekannt geworden ist. Im allgemeinen, so führt der Verfasser aus, sei die Aufgabe der Kreuzer in der Vernichtung der gegnerischen Torpedoboote zu suchen, dabei sollen sie sich vor allem hüten, die Freiheit der Bewegung der eigenen Linienschiffe zu hindern. Werden sich bei der hohen Beweglichkeit und Ungebundenheit der Kreuzer auch zuweilen günstige Aussichten für kühne Vorstöße gegen feindliche Linienschiffe bieten, so seien das Gelegenheitsaktionen, die meistens für den Kreuzer verhängnisvoll enden werden und keinesfalls verallgemeinert werden dürfen.

Anders verhalte es sich mit den Panzerkreuzern, die als schnelle Geschwader im Linienschiffskampf eine erhebliche Rolle spielen werden. Zwar dürfe man nicht so weit gehen, sie den Linienschiffen als gleichwertig gegenüberstellen zu wollen. Durchschlagen können sie die Schlacht nicht, wohl aber seien sie imstande, durch unerwarteten Angriff auf die durch die eigene Linie gebundene feindliche deren Handlungsweise derart zu beeinflussen, daß erhebliche taktische Erfolge erzielt werden. Derartige Situationen haben sich während der englischen Manöver der letzten Zeit verschiedentlich ergeben.

Wie weit überhaupt die Kreuzer in einer modernen, mit allen Schiffstypen durchzuschlagenden Schlacht den Gegner in ihresgleichen suchen und sich gegenseitig binden sollen, lasse sich nur von Fall zu Fall entscheiden. Es werde vorwiegend von der Stärke der gegnerischen Kreuzerflotte und Torpedobootsflottillen abhängen. Auf alle Fälle liege die Hauptaufgabe der Kreuzer im Schutz der eigenen Flotte vor den Torpedobooten des Gegners, erst dann käme das Niederkämpfen der gegnerischen Kreuzer.

Für die Torpedoboote sei der Zeitpunkt des Angriffs gekommen, wenn die Mittelartillerie des Gegners zum Schweigen gebracht sei. Sie werden somit im allgemeinen die Rolle der Hyänen des Schlachtfeldes spielen. Diese Regel finde indessen ihre Ausnahmen und werde sicher von der an Schlachtschiffen schwächeren Flotte in dieser Form nicht Beachtung finden. Die Erfahrungen, welche die taktischen Manöver bei Lagos 1903 ergeben hätten, bestätigten übrigens, daß Torpedoboote sehr wohl zum erfolgreichen Angriff auf die noch vollkommen intakte feindliche Linie kommen könnten, wenn die feindlichen Kreuzer sie daran nicht hinderten. In dem speziellen Fall, der diesem Urteil zugrunde liege, befanden sich die beiden gegnerischen Flotten allerdings in Nahgefechtsentfernung. Und das werde wohl immer die Vorbedingung für einen erfolgreichen Angriff sein.

Soweit die Ausführungen des englischen Fachmanns! Sie sind mit einigen eigenen Bemerkungen möglichst ausführlich wiedergegeben, weil es die Leser dieser Zeitschrift in hohem Grade interessieren muß, im Zusammenhang zu erfahren, in welchen Bahnen sich die taktischen Versuche und Erprobungen in der englischen Flotte bewegen. Eine Diskussion der aufgestellten Grundsätze verbietet sich aus naheliegenden Gründen von selbst. Es sei nur darauf hingewiesen, wie hier das Prinzip der Konzentration der Kraft an einer Stelle unter Bindung an anderer ausgeht von der taktischen Einheit des Schiffes, bei dem es durch eine entsprechende Feuerverteilung zum Ausdruck kommt, und wie es dann weiter ausgedehnt wird auf den Flottenkörper unter einheitlicher

Führung. Darüber hinaus gehen die Untersuchungen des Verfassers nicht, und damit sind eben, wie eingangs erwähnt, gerade jene höchsten taktischen Probleme, die die Taktik mehrerer Flottenkörper in sich schließen, aus der Erörterung ausgeschaltet.

Es sei hier nur zum Schluß noch an die banale Wahrheit erinnert, daß jede Taktik sich mit der fortschreitenden Technik weiterentwickeln muß, daß sie sich dieser ebenso anschmiegen muß, wie sie anderseits befruchtend auf sie zurückwirkt. Wer sich dieser Erkenntnis verschließt, bleibt zurück, und rückständige taktische Anschauungen sind schlimmer als gar keine.

Möge das Nelsonsche Prinzip von der Kraftkonzentration an einer Stelle unter Bindung der anderen bei allen Taktikern dem Geiste und nicht dem Buchstaben nach stets lebendig bleiben!

Vth.



Die französischen Flottenmanöver im Jahre 1905.

Von Kapitän zur See z. D. M.

Die Wiederaufnahme der größeren Flottenübungen, die der Marineminister **Pelletan** für gänzlich überflüssiges Verpuffen der Gelder der Steuerzahler durch die Schornsteine hielt und seit 1903 abgeschafft hatte, ist die erste Tat seines Nachfolgers **Thomson**, durch die er sein Verständnis für Marineangelegenheiten bewies. Konnten auch in diesem Jahre die Übungen nur in beschränktem Umfange aufgenommen werden, da das Nordgeschwader durch Pflichten politischer Höflichkeit in Anspruch genommen war, so büßen sie dadurch doch nicht an Interesse und Bedeutung ein. Die vorzugsweise der Geschwadertaktik dienenden Erprobungen, die hauptsächlich durch die Seeschlacht bei Tsuschima angeregt worden waren, hatten etwas sehr Zeitgemäßes. Naturgemäß ist die Berichterstattung bemüht, die angewendeten Formen möglichst zu verschleiern oder doch ganz unbestimmt zu lassen, so daß dem außenstehenden Fachmann eine Beurteilung ihres Gefechtswertes außerordentlich erschwert wird. Anderseits liegen aber zusammenfassende Äußerungen über den Eindruck vor, den die angewandte Kampfesweise auf Augenzeugen gemacht hat, die wenigstens Schlaglichter auf Absicht und Ziel der Übungen werfen. So möge denn an der Hand dieser Berichte im nachstehenden versucht werden, die Ergebnisse der Übungen zu besprechen.

Die an ihnen beteiligten Seestreitkräfte waren zum Teil nicht voll besetzt. Die Reservedivision des Mittelmeeres hatte zwar durch Reservisten aufgefüllte Besatzungen, aber die Stäbe waren nur nach Probefahrtsstand besetzt, der für die zu den Übungen aus der Reserve in Dienst gestellten Schiffe auch für die Mannschaften galt.

Leiter der Übungen war der Generalinspekteur der beweglichen Verteidigung, Vizeadmiral **Fournier**, Chef des Stabes Linienschiffskapitän **Chocheprat**. Admiral **Fournier** war vom 4. Juli abends bis zum 6. Juli nach Paris befohlen.

Taktische Gliederung der Flotte.

Erstes Geschwader:

Schiff	
Linienschiff „Suffren",	Aktives Mittelmeergeschwader.
„ „Gaulois",	
„ „St. Louis",	
„ „Jéna",	
„ „Bouvet",	
„ „Charlemagne",	

Zweites Geschwader:

Schiff	
Linienschiff „Brennus",	Reservedivision des Mittelmeeres.
„ „Hoche",	
„ „Charles Martel",	
Küstenpanzer „Requin",	aus der Reserve in Dienst gestellt mit Probefahrtsbesatzungsstand.
„ „Indomptable",	
„ „Caïman",	

Leichte Geschwader:

Schiff	
Panzerkreuzer „Marseillaise",	Aktives Mittelmeergeschwader.
„ „Kléber",	
„ „Desaix",	
Kreuzer „Duchayla",	
„ „Linois",	
„ „Galilée",	

Schiff	
Panzerkreuzer „Pothuau",	aus der Reserve in Dienst gestellt mit Probefahrtsbesatzungsstand.
„ „Amiral Charner",	
„ „Bruix",	
Kreuzer „Lahire", Reservedivision,	
„ „Cassard",	Mittelmeergeschwader.
„ „Condor",	

Acht Torpedobootsjäger und ein Depeschenboot („Rapière").

Außerdem wurden nach Bedarf die Torpedo- und Unterseebootsflottillen des Mittelmeeres mobil gemacht und zu den Übungen herangezogen.

Flottenflaggschiff war Linienschiff „Brennus“, das sonst Flaggschiff des Chefs der Reservedivision des Mittelmeergeschwaders ist. Ich habe in den vorliegenden Berichten keine Andeutung darüber gefunden, wo dieser Flaggoffizier während der Dauer der Manöver eingeschifft gewesen ist. Da Kontreadmiral Germinet, der am 2. August die Division übernommen hat, für den Kriegsfall als Chef des Stabes des Flottenführers ausersehen ist und „Brennus“ gleichfalls als Flottenflaggschiff, so ist anzunehmen, daß der bisherige Divisionschef, Kontreadmiral Jeauréguiberry, auf „Brennus“ geblieben ist.

Jedenfalls scheint die schon in den letzten großen Manövern unter Vizeadmiral Gervais dringend geforderte ständige Einrichtung eines Flottenstabes unter dem für den Kriegsfall als Führer ausersehenen Admiral auch in Friedenszeiten um einen Schritt ihrer Verwirklichung näher gerückt zu sein. Admiral Fournier hat einem Berichterstatter gegenüber geäußert, daß der Marineminister ihm zwei Bitten erfüllt habe: Die ständige Einrichtung des „Brennus“ als Flottenflaggschiff und die Bestimmung des Divisionschefs der Reservedivision des Mittelmeeres als Chef des Stabes sowie den Übertritt seines Stabes zum Flottenstabe.

Zeiteinteilung.

Juli 3.: Zusammentritt der Übungsflotte in Toulon, die in Dienst zu stellenden Schiffe der Reserve werden mobilisiert, desgleichen die 1. Torpedoboots- und 1. Unterseebootsflottille des Mittelmeeres.

" 4. bis 7.: Stützpunkt Salins d'Hyères. Einzelschiffs- und Divisionsübungen. Aufklärungsschiffe: Übungen im Aufklärungsdienst. Torpedoboots- und Unterseebootsangriffe und -Abwehr.

" 8.: Beschießung der Werke von Toulon durch die Divisionen.

" 9.: Ruhe Salins d'Hyères.

" 10.: Abmarsch nach Korsika, Aufklärungsübung, Torpedobootsangriff.

" 11.: Fortsetzung des Marsches nach Biserta, Aufklärungsübung, divisionsweise Übung der neuen Taktik mit Manöverkartuschen, Nachtmarsch mit Torpedowache, abgeblendet.

" 12.: Geschwaderweise Übung der neuen Taktik mit Einsatzrohren gegen verankerte Bojenziele; Aufklärungsübung, Gefechtsbild 1.

" 13.: Angriff der Torpedo- und Unterseeboote von Tunis, Beschießung von Biserta, Einlaufen in Biserta.

" 14.: Nationalfesttag.

" 15. bis 16.: Kohlen- und Vorräteeinnehmen.

" 17.: Gefechtsbild 2.

" 18.: Rammübung der Linienschiffe gegen eine von „Brennus“ geschleppte Scheibe; Nachtangriff der Torpedoboote von Biserta.

" 19.: Marsch und Ankern vor Bona und Philippeville, Kohlenauffüllen.

" 20.: Aufklärungsübung auf dem Marsch nach Algier, Gefechtsbild 3, nächtlicher Torpedobootsangriff der Boote von Algier.

" 21.: Beschießung der Werke von Algier, Ankern dort, Auffüllen der Vorräte, Aufklärungsübung.

Juli 22.: Die Kreuzer ankern vor Mers el Kébir, nachdem sie von den Torpedobooten von Oran angegriffen sind.
" 23.: Ruhe.
" 24.: Aufklärungsübung, Gefechtsbild 4. } Rückmarsch nach Toulon.
" 25.: Gefechtsbild 5.
" 26.: Gefechtsbild 6.
" 27.: Besichtigung durch den Marineminister, Gefechtsbild 7, Unterseebootsangriff, Ankern auf Salins d'Hyères, nächtliches Einlaufen der Flotte in Toulon.
" 28/29.: Auffüllen der Vorräte, Austritt der mobilisierten Schiffe der Reserve aus der Flotte.
" 30.: Ruhe.
" 31.: Torpedoschießen bei den Hyèrischen Inseln.
August 1.: Divisionsweise in der neuen Form Geschützschießen in Fahrt gegen ein festes Ziel, nächtliches Einlaufen in Toulon.
" 2.: Parade des Landungskorps.
" 3.: Auflösung der Übungsflotte.

Die zur Verfügung stehende Zeit wurde, wie die Zeiteinteilung ergibt, nach Möglichkeit zu Übungen in der neuen Taktik einschließlich Gefechtsbilder, Aufklärung, Angriff und Abwehr von Torpedo- und Unterseebooten, Schießübungen, Angriff auf Küstenbefestigungen, Ausrüstung mit Kohlen und Vorräten ausgenutzt. Der größeren Übersichtlichkeit halber soll auf eine Darstellung der Zeitfolge nach verzichtet und die einzelnen Übungen in der nachstehenden Reihenfolge behandelt werden.

1. Taktische Übungen und Gefechtsbilder.

Der Leiter der Übungen, der bekanntlich seinerzeit als Chef des Mittelmeergeschwaders die Kreistaktik einführte, legte den Hauptwert auf die Übung und praktische Erprobung einer neuen Gefechtsformation der Flotte, die er aus dem Verhalten der Japaner in der Seeschlacht bei Tsuschima abgeleitet hat. In einem längeren Vortrage setzte Vizeadmiral **Fournier** gleich nach Zusammentritt der Übungsflotte den versammelten Unterführern und Kommandanten Ziel und Zweck der Übung auseinander. Der Erfolg der Japaner scheint darin zu liegen, daß sie anstatt die Masse der Masse entgegenzustellen, auf dem Kampfplatze stets eine Zusammenfassung unabhängiger taktischer Einheiten herbeigeführt haben, die unter Unterführern manövrierten, denen die Iniative zur Durchführung des Planes vollständig überlassen war. Jede taktische Einheit konnte bei diesem Verfahren die zur Erreichung ihrer höchstmöglichen Gefechtsleistung erforderlichen Wege einschlagen. Diese „Taktik der zu einer Verrichtung dienenden Gruppen“ scheint einen neuen, in der Schlacht erprobten verheißungsvollen Ausweg aus dem Zwiespalt darzubieten, an dem die Frage nach der besten Schlachtordnung angelangt ist: die Unhandlichkeit der immer länger werdenden Kiellinie einerseits und die Verletzbarkeit und Behinderung der Feuerwirkung der tiefen Ordnungen. Da bisher die Flotte nur in starren Formen zu fahren und zu kämpfen geübt und dadurch die Selbständigkeit des Entschlusses der Unterführer sehr eingeschränkt ist, so erfordert die neue Taktik eine neue Ausbildungsart. Es wird sich darum handeln, jede Kampfeinheit, zuerst das einzelne Schiff, dann die Division, das Ge-

schwader und schließlich die Flotte zur gewissermaßen persönlichen Durchführung des Gedankens des Flottenführers zu erziehen unter gleichzeitiger möglichster Beschränkung von Signalen und sonstiger Mittel der Befehlsübermittlung, mit anderen Worten, ein vollständiges Verständnis der Unterführer und Kommandanten mit den Absichten des Führers und untereinander herzustellen. Der rein formalen Ausbildung sollten dann Gefechtsbilder folgen, in denen Unterführern und Kommandanten Gelegenheit gegeben wird, an gestellten Aufgaben ihre Entschlußfähigkeit, ihre Sicherheit im Manövrieren zur Erreichung der Feuerüberlegenheit zu betätigen und die Zusammenarbeit des Ganzen trotz der zerstreuten Gruppen zu sichern.

Die Übungen wurden dann auch zweckentsprechend mit Einzelschiffübungen begonnen. Um die Sicherheit der Kommandanten in der Handhabung ihres Schiffes zu erproben, wurden zuerst Rammübungen gegen geschleppte Scheiben gemacht, Übungen, die später der Flottenführer von jedem Schiffe gegen ein vom „Brennus" geschlepptes Floß wiederholen ließ.

Dann folgten Übungen im Divisionsverbande, um die an das Fahren in starrer Ordnung gewöhnten Schiffe „lehnig" zu machen (assouplissement). Hierbei manövrierte der Divisionschef gegen ein bestimmtes Ziel derart, daß er es unter wirksamster Feuerleistung hielt, Sache der übrigen Schiffe war es, ohne Signale den Bewegungen des Führers zu folgen und so zu manövrieren, daß sie sich weder gegenseitig an der vollen Ausnutzung ihrer Geschütze behinderten, noch dem Angriffsziel gegenüber eine zusammengedrängte Masse und somit ein gutes Ziel darstellten.

Nach den Berichten entwickelte sich hierbei von selbst eine unregelmäßige Dreiecksform oder das alte Peloton feierte sein Wiedererwachen.

Wahrscheinlich, um ein Urteil darüber zu erhalten, ob oder wie weit die Bewegungen in dieser freien Form dem Gegner günstige Gelegenheit zum Einschießen bieten, wurden die Küstenwerke von Toulon von je einer Division beschossen.

Nachdem die Divisionen genügend eingeübt waren, wurde zur Anwendung der neuen Taktik im Geschwader übergegangen. Jedes Geschwader manövrierte dabei mit seinen beiden unabhängigen Gruppen gegen die ihm zugeteilten Torpedobootsjäger. Diese Übungen wurden dann unter Verwendung von Manöverkartuschen und schließlich mit Einsatzrohren gegen verankerte Bojenziele fortgesetzt. Bei der letzten Übung sollten sich die Torpedobootsjäger in Feuerlee der zugehörigen Schiffe halten, wobei sie verschiedentlich das Feuer maskierten.

Nunmehr übernahm der Flottenchef die Führung der Flotte in Gefechtsbildern gegen einen durch sechs Kreuzer und Torpedobootsjäger dargestellten Feind.

Gefechtsbild 1. Der Feind fährt in Dwarslinie mit großen Abständen, die Flotte in Flottendwarslinie aus Geschwadern in Divisionskolonnen auf entgegengesetztem Kurse. Diese ziehen sich nach den feindlichen Flügeln auseinander, umklammern sie wie eine Zange und schließen dann von hinten nach der feindlichen Mitte zusammen.

Gefechtsbild 2. Dem Feinde in Dwarslinie fährt die Flotte in Dwarslinie aus Divisionsgruppen, die Führer auf den Flügeln, entgegen. Auf 50 hm wird

das Feuer eröffnet. Auf 30 hm macht der Feind linksum und zeigt die Steuerbordbreitseite, die Flotte macht ebenfalls linksum. Sobald die Schlußgruppen vor der feindlichen Mitte sich befinden, macht dieser wieder rechtsum und fährt auf sie los. Nun wendet das Schlußgeschwader und fährt an der feindlichen Front entlang auf dessen linken Flügel, während das Spitzengeschwader sich auf den anderen Flügel stürzt, so daß der Feind in Dwarslinie zwischen beiden Geschwadern hindurch muß. Bei dieser Übung wirkten die Aufklärungsschiffe mit, die, sobald sie die Flotte an den Feind gebracht hatten, sich gruppenweise hinter deren Front sammelten und hielten.

Gefechtsbild 3. Formation und Kurs wie zu 2, Eröffnung des Feuers auf 60 hm. Auf 31 hm macht der Feind linksum, das rechte Flügelgeschwader der Flotte macht rechtsum und läuft parallel dem Feinde, das linke Flügelgeschwader zieht sich mit vermehrter Fahrt nach rechts heran und nimmt die feindlichen Schlußschiffe unter Feuer. Der Feind macht nochmals linksum und sucht sich aus dem Gefecht zu ziehen.

Gefechtsbild 4 wie 3, doch unter der Annahme, daß die rechte Flügeldivision der Flotte um 3,5 Seemeilen langsamer als die übrige Flotte, aber von etwa dem Feinde gleicher Geschwindigkeit ist: erstere fährt parallel der feindlichen Linie weiter, während die übrigen Divisionen ihre überlegene Geschwindigkeit dazu benutzen, die Gefechtsentfernung ständig zu verringern.

Gefechtsbild 5. Der Feind in Dwarslinie aus zwei Kiellinien will die Flotte zwischen seine beiden Kiellinien nehmen. Diese bildet ein Viereck mit 7 hm Seitenlänge aus ihren Divisionen, die in sich Dreiecke bilden, so daß in jeder Seite vier Schiffe stehen.

Gefechtsbild 6. Der Feind, durch 12 leichte Fahrzeuge dargestellt, nähert sich in zwei Kiellinien auf entgegengesetztem Kurse der in Divisionskolonnen andampfenden Flotte. Die beiden Kiellinien ziehen sich auseinander, um die Flotte zu überflügeln, diese folgt mit jedem Geschwader der Bewegung, so daß zwei laufende Gefechte Geschwader gegen Geschwader entstehen, bei dem sich die kämpfenden Gruppen immer weiter auseinanderziehen.

Gefechtsbild 7 wurde dem Marineminister bei der Besichtigung vorgeführt, dabei stellten neun Fahrzeuge den Feind dar, jedes Schiff durfte alle 30 Sekunden einen Schuß mit Manöverkartusche feuern. Formation und Anmarsch wie bei Gefechtsbild 2, Eröffnung des Feuers auf 50 hm, auf 30 hm macht der Feind links-, die Flotte rechtsum, etwa 1/4 Stunde wird ein laufendes Gefecht unterhalten; so langer Zeit bedarf es, bis die Divisionsdreiecke sich so eingeordnet haben, daß sie eine gezahnte Linie der feindlichen Kiellinie entgegensetzen, ohne gegenseitig ihr Feuer zu verdecken. Der Feind macht rechtsum und geht in Dwarslinie auf die Flotte los, deren Geschwader sich nach rechts und links auseinanderziehen und die feindlichen Flügel umfassen, so daß derselbe Schluß wie bei Gefechtsbild 1 entsteht. Die Kreuzer der Flotte haben sich an den Flügeln zu Beginn des Kampfes gesammelt.

Wie sich aus der Anlage der Gefechtsbilder ohne weiteres ergibt, handelte es sich um die Erprobung der Wirkung einer beweglichen, aus einzelnen selbständigen Gliedern bestehenden Kette gegenüber der starren Linie. Um hierbei zu richtigen

Schlüssen zu kommen, mußte allerdings der Linie dieses Verhalten vorgeschrieben werden und nur dadurch konnten so unwahrscheinliche Lagen geschaffen werden, wie sie das Wenden und das Längslaufen der Divisionsgruppen vor der feindlichen Front ergeben haben müssen. Wie das Gefechtsbild 7 zeigte, hat sich mit der gewählten Divisionsform nicht einmal das gleiche erreichen lassen, wie mit der im letzten Manöver unter Gervais gegen die einfache Linie verwendeten gezahnten Linie: infolge der viel loseren Stellung zueinander behinderten sich die Schiffe der Flotte, während sie nach der feindlichen Wendung zur Kiellinie einen dieser parallelen Kurs einnahmen, sehr stark gegenseitig am Feuern und boten dem Feinde durch ihre Tiefengliederung gute Scheiben dar. Gefechtsbild 6 zeigte ähnliche Erscheinungen.

Ähnlich lagen die Verhältnisse bei Gefechtsbild 5, das die Überflügelung der losen Form durch zwei Kiellinien darstellte.

Der Eindruck, den die Berichterstatter von den Übungen empfangen haben, ist denn auch der, daß der Gedanke, die Schlachtordnung einer Flotte lehniger zu machen, zwar durchaus berechtigt sei, aber nicht ohne weiteres die Dreiecksform der Divisionen bedinge.

Unstreitig bietet aber die gewählte Form der Divisionen eine vorzügliche Manövrierschule und es darf als Zeichen großer Sicherheit im Manövrieren und guter Ausbildung angesehen werden, daß kein einziger Zwischenfall eintrat, wobei noch zu beachten ist, daß die Hälfte der Schiffe Reserveformationen angehörte und zum Teil mit Reservisten oder nicht vollständig bemannt war.

Ob die Berichte darin zuverlässig sind, daß sie die Dreiecksform als die beabsichtigte angeben, erscheint mir zweifelhaft. In einer im April dieses Jahres erschienenen Abhandlung „Studio sulle navi di linea“ gibt der italienische Linienschiffsleutnant de Feo auch eine Taktik für den von ihm vorgeschlagenen Schiffstyp an, die ebenso wie die Fourniersche auf der größtmöglichen Ausnutzung der Feuerwirkung gleichartiger Divisionen beruht. Um diese zu erreichen, müssen die Schiffe einer Gruppe gleich weit vom Ziel entfernt sein und so manövrieren, daß sie stets den Feind im wirksamen Sektor ihrer Geschütze halten. Sie müssen demgemäß auf der Peripherie eines Kreises manövrieren, dessen Mittelpunkt der Feind, dessen Radius die gewählte Gefechtsentfernung ist; der Vordermann muß den Hintermann und den Feind genau unter einem rechten Winkel zueinander peilen, um die Formation innezuhalten. Durch Überlegung oder durch Zeichnung wird man sich bald davon überzeugen, daß für den außenstehenden Beobachter eine in diesen Stellungen manövrierende Gruppe von drei Schiffen in Form eines langgestreckten Dreiecks erscheint und daß daher zwar die gewählte Bezeichnung eine gewisse Berechtigung erhält, aber nicht den Kern der Sache treffen dürfte.

2. Aufklärungsübungen.

Die Aufklärungsübungen zeigten im allgemeinen nichts Neues. Die ersten Übungen vor Toulon gaben Gelegenheit zur Lösung kinematischer Aufgaben, über deren Theorie kürzlich L. Vidal ein „Manuel pratique cinématique navale“ veröffentlichte. Es handelte sich um Aufsuchen und Einholen von Schiffen, deren Kurs und Geschwindigkeit sowie Abgangspunkt annähernd bekannt waren.

Der Übung am 10. Juli zwischen Salins d'Hyères und Korsika lag der Gedanke zugrunde: der Flottenchef erhält auf jener Reede die Nachricht, daß eine feindliche Flotte im Anmarsch gegen Toulon demnächst die Straße von Bonifacio durchfahren wird. Der Feind wurde durch „La Hire" dargestellt.

Ausführung: Die Nachricht trifft um 1 Uhr nachmittags ein; die Kreuzer gehen um 9 Uhr in See, „Pothuau", „Amiral Charner", „Bruix" in breiter Linie, ihnen folgen als Verbindung in Abständen „Galilée", „Cassard", „Marseillaise" mit hoher Fahrt, um 10 Uhr folgt die Flotte. Am anderen Morgen wird der Feind von den Aufklärern gesichtet und zurückgemeldet, die Kreuzer ziehen sich auf das Gros zurück, während die Torpedobootsjäger vorgehen und Fühlung halten, bis das Gros den Feind sichtet, und dann auch zurückgehen.

Auffallend ist hier die Verwendung der Torpedobootsjäger zum Fühlunghalten, während die Kreuzer zurückgezogen werden. Welcher Zweck damit verfolgt wurde, ist nicht ersichtlich.

Übung am 11. Juli: Das erste Geschwader verfolgt das um 2 Seemeilen langsamere zweite nach der Straße von Bonifacio, findet diese durch Unterseeboote besetzt und biegt nach Süden aus, stößt hierbei auf überlegene Streitkräfte (gedacht) und kehrt nach Norden um. Das zweite Geschwader, das im Einverständnis mit dem supponierten handelt, soll das erste auf seinem Wege aufhalten, bis die überlegene befreundete Streitmacht heran ist.

Die Kreuzer des zweiten Geschwaders lösten ihre Aufgabe, Fühlung halten und Heranführen des eigenen Gros an den Feind, gut.

Die Übung vom 12. Juli bestand in der erfolgreichen Lösung einer kinematischen Aufgabe durch die Kreuzer allein.

Die Übung des 20. Juli stellte das Aufsuchen eines feindlichen Geschwaders auf bekanntem Wege und das Heranführen des eigenen Gros dar.

Am 22., 24. und 25. Juli übten die Kreuzer zwischen Algier und Oran in den reglementsmäßig vorgeschriebenen Formen: Linie, Sechseck, Viereck, Rhombus, und lösten kinematische Aufgaben. „Marseillaise", „Desaix", „Galilée" bildeten zwischen den Columbrettes und Dragonera eine bewegliche Sperre von 35 Seemeilen Ausdehnung mit 11 Seemeilen Fahrt. Die Durchfahrt ist 80 Seemeilen breit, die erwartete feindliche Flotte durfte nur 10 Seemeilen laufen und wurde entdeckt in dem Augenblicke, wo sie sich der Durchfahrt näherte.

3. Torpedobootsangriffe und -Abwehr.

Über den Torpedobootsangriffen schwebte auch diesmal wie in den früheren Manövern ein Unstern; es gelang nur ein einziger. Als Grund dafür werden die klaren, teilweise mondhellen Nächte mit ruhigem Wetter angeführt, ferner Mißverständnisse über die Anordnungen der Leitung und die Zeiten. Ein Berichterstatter macht für das Versagen das Fehlen von Kreuzern verantwortlich, die die „blinden" Boote an den Feind führen müßten. Aber auch da, wo zu diesem Zwecke ein Torpedobootsjäger verwendet wurde, vor Biserta, versagten die Boote; hier wird nun stürmisches Wetter, hohe See, tiefdunkle Nacht als Hinderungsgrund angeführt.

Am 5. Juli sollten die Boote von Toulon die in den vorliegenden Gewässern gemeldete feindliche Flotte aufsuchen. Diese hatte den nach Osten offenen Ankerplatz La Badine gewählt. Dort lagen die Linienschiffe dicht unter Land in zwei Linien abgeblendet in Nord—Süd-Richtung zu Anker. Vor ihrer Mitte war eine Sperre ausgelegt, zwischen deren Enden und dem Lande lagen die kleinen Fahrzeuge und Dampfboote und ließen ihre Scheinwerfer eine fortlaufende Leuchtsperre bilden. Drei Torpedoboote und ein Dampfboot lagen weiter in See als Vorposten, jedes einen Kreisausschnitt bewachend, vor ihnen liefen die Torpedobootsjäger auf und ab; die angreifenden Boote mußten also drei Sperren überwinden. Ein Angriff erfolgte nicht, obgleich die Vorposten mehrfach näher kommende Boote meldeten.

In der Nacht vom 10./11. Juli sollten die Torpedoboote von Korsika die in Marschordnung in zwei Kolonnen befindliche Flotte angreifen; diese erwartete sie vergeblich. Die Nacht war hell mit sehr schönem Wetter. Die Flotte fuhr abgeblendet mit Torpedowachrolle. Diese war neu geregelt: nur eine Wache ist an Deck und besetzt die wichtigsten Geschütze; außer den Posten müssen an jedem Geschütz sich zwei Mann wachhalten, um beim Ruf zu den Waffen sofort die anderen zu wecken.

Vor Biserta erwartete die Flotte am 13. Juli, in langer Kiellinie längs der Küste abgeblendet fahrend, ebenfalls vergeblich einen Torpedobootsangriff. In der Nacht vom 18./19. Juli erfolgte dort ein Angriff, der aber rechtzeitig bemerkt und abgeschlagen wurde, ehe die Boote in Torpedoschußweite kamen.

Glücklicher waren die Torpedoboote der 4. und 5. Flottille des Mittelmeeres in der Nacht vom 20./21. Juli. Sie verließen auf die Nachricht, daß die Flotte im Anmarsche auf Algier sei, mit zwei Divisionen 6 Uhr morgens Philippeville. Dem einen Divisionsboot gelang es, um 3 Uhr nachmittags Fühlung zu bekommen, es wurde durch die Torpedobootsjäger der Flotte verjagt, bekam jedoch kurz vor Sonnenuntergang wieder Fühlung und konnte die Divisionen mit Einbruch der Nacht zum Angriff ansetzen, der nach der neuen Verwendungsvorschrift von je einer Division auf die Spitze und die Nachhut der Flotte, erstes und zweites Geschwader, erfolgreich durchgeführt wurde. Die Boote kamen unbemerkt auf 400 bis 200 m, eins sogar bis auf 150 m, heran und zum Schuß. Aufkommender Oststurm verhinderte eine Wiederholung des Angriffes. Hier also hatten sich die Boote ihrer Aufgabe gewachsen gezeigt.

Die Kreuzer hatten auf der Fahrt nach Oran am 22. Juli noch einen Angriff der Boote von Oran abzuwehren.

4. Unterseebootsangriffe und -Abwehr.

Versagten die Torpedobootsangriffe, so waren die der Unterseeboote um so erfolgreicher, wenn es ihnen auch durch das Verhalten der Schiffe erleichtert wurde. Vor Toulon am 6. Juli allerdings glückte wegen zu frischer Brise und starken Seeganges der erwartete Angriff nicht. Das Geschwader lag vor La Badine zu Anker wie bei dem ersten Torpedobootsangriff, die Schwimmsperre war aufgenommen und dafür eine bewegliche Sperre von Dampfbeibooten gebildet, schachbrettartig vor ihnen lagen weiter draußen Torpedoboote und außerhalb dieser liefen die Torpedobootsjäger auf und ab, so daß die Unterseeboote ebenfalls eine dreifache Kette zu durchfahren hatten. Zwei Boote sollen gesichtet sein. Einige Torpedobootsjäger der Flotte waren gegen Toulon

vorgeschickt worden, um die Torpedoboote am Auskundschaften des Ankerplatzes der Flotte für die Unterseeboote zu verhindern.

Am 8. Juli nachmittags lief die Flotte geschwaderweise, gefolgt von dem Kreuzergeschwader, nochmals an den Werken von Toulon vorbei, um sie unter Feuer zu nehmen. Zum Schutze gegen Unterseebootsangriffe hatte sie die Torpedobootsjäger im Abstande von 8 hm zur Seite. Die fünf Unterseeboote von Toulon hatten sich in zwei Gruppen auf dem Wege der Flotte aufgestellt, die von Salins d'Hyères aus anlief. Kurz nach dem Auslaufen durch die kleine Ausfahrt bemerkten die Torpedobootsjäger des ersten Geschwaders Unterseeboote, denen das Geschwader durch gleichzeitige Wendung nach links auswich. Während der Wendung wurde die andere Gruppe gesichtet und konnte noch gerade durch Rechtswendung vermieden werden. In ähnlicher Weise entging das Geschwader auf der Höhe der Halbinsel von Giens einem Angriffe. In der Nähe der Grenze des Manövergebietes bei Kap Sicié tauchte ein Boot 4 hm vom „Suffren", vorher unbemerkt, auf. Das zweite Geschwader und das Kreuzergeschwader wurden in ähnlicher Weise angegriffen, wobei aber die Unterseeboote erfolgreicher waren.

Hatten die Unterseeboote hierbei den Vorteil, daß ihnen der Weg der Flotte bekannt war und sie demgemäß sich aufstellen konnten, so hatte die Flotte den Vorteil sichtigen Wetters und glatter See. Der Berichterstatter leitet aus der Übung den Schluß ab: Einem auf 8 hm gesichteten Unterseeboot kann ein in Fahrt befindliches Geschwader ausweichen; bleibt das Boot jedoch unbemerkt und kann es, wie hier, seinen Angriffsplatz wählen, so ist es des Erfolges ziemlich sicher. „Die Beschießung von Küstenwerken bietet dazu ausgezeichnete Gelegenheit, aber sie kommt im Kriege schwerlich vor, da sie eine Tollheit wäre."

Bei der Beschießung von Biserta am 13. Juli, wo das Geschwader auf bestimmtem Kurs längs der Küste hin und zurück lief, tauchte der „Corrigan" plötzlich 2 hm vom „Brennus" auf. Trotz der glatten See und des sichtigen Wetters hatte man keine Spur von ihm vorher entdeckt.

Die Vorführung des Unterseebootsangriffes am 27. Juli vor Toulon vor dem Marineminister war ein reines Paradestück. Die See war glatt wie ein Spiegel; die taktische Vorschrift, daß ein Schiff, das ein Unterseeboot sichtet, seine Geschwindigkeit ausnutzen und ihm weglaufen soll, war aufgehoben; die Flotte fuhr in langer Kiellinie auf bekanntem Kurs längs der Küste, und alle Augenblicke tauchte in 3 bis 4 hm Entfernung ein Unterseeboot auf.

Diese Übungen haben zwar den guten Stand der Ausbildung der Unterseeboote auch im gemeinsamen Vorgehen nach festgelegtem Plane gezeigt, ohne indessen die Zweifel an ihrem Erfolg unter allen Umständen zu beheben.

5. Schießübungen.

a) **Mit Geschützen.** Am 1. August wurde von den Schiffen des aktiven Geschwaders und des Reservegeschwaders bei den Hyèrischen Inseln ein Gefechtsschießen in Divisionsgruppen nach der neuen Taktik unternommen. Als Ziel diente der etwa 12 m hohe, 160 m lange Felsen Mèdes; als Beobachter war ein Kreuzer ausgelegt. Es wurde im schrägen Anlauf auf 60 hm das Feuer eröffnet und bis 30 hm fortgesetzt, mit 10 See-

meilen Fahrt. Die Leistungen der 2. Division sollen hervorragend gewesen sein, 58,5 Prozent Treffer; die 1. Division hatte 36 Prozent, die Reservedivision 15 Prozent Treffer.

b) Mit Torpedos. Die mobilisierten Torpedoboote von Toulon und die Torpedobootsjäger des Geschwaders machten am 22. Juli vormittags Torpedoschießübungen mit Manöverköpfen gegen den „Brennus", der in Fahrt war. Hierbei waren sämtliche Schüsse der Toulon-Boote Treffer.

Die Schiffe schossen am selben Tage mit Torpedos aus je einem Über- und Unterwasserrohr beim einmaligen Vorbeifahren am geschleppten Ziele divisionsweise in Kiellinie mit 12 Seemeilen Fahrt mit gutem Erfolge.

6. Die Beschießung von Küstenbefestigungen.

Toulon, Biserta, Algier wurden in Fahrt in Divisionsgruppen beschossen; diese Übungen hatten wohl mehr den Zweck, die Verteidiger in den besetzten Werken als die Flotte zu üben. Vor Toulon und Biserta gaben sie den Unterseebooten Gelegenheit zum Angriff und der Flotte zur Abwehr, wie weiter oben bereits angeführt.

7. Auffüllen von Kohlen und Vorräten.

Es erhellt nicht aus den vorliegenden Berichten, ob das Auffüllen von Kohlen und Vorräten in kriegsmäßiger Weise geschah, jedenfalls waren in den betreffenden Häfen die erforderlichen Vorbereitungen getroffen. So waren in Biserta auf Befehl bereitgestellt je 200 Tonnen Kohlen für das Linienschiff, den Küstenpanzer und Panzerkreuzer, je 150 Tonnen für den geschützten Kreuzer, je 50 Tonnen für den Torpedobootsjäger, im ganzen 4150 Tonnen; in Algier 2175 Tonnen, in Oran 1000 Tonnen. In Biserta am 15./16. Juli blieben 1250 Tonnen in den Prähmen zurück, da die Schiffe nicht genügend Kohlen verbraucht hatten, und das Kohlennehmen ging, da die Bunker ziemlich voll waren, auch nur langsam vonstatten. Die Linienschiffe nahmen etwa 60 Tonnen in der Stunde über. Gleichzeitig wurden Schmieröl, Wasser und Lebensmittel übergenommen. Da die Vorbereitungen hier wie in Oran und Algier mit Umsicht getroffen waren, so vollzog sich das Auffüllen der Vorräte glatt.

In Toulon waren 7500 Tonnen Kohlen bestellt, die in Prähmen zu 50, 100 und 150 Tonnen längseits kamen am 28. und 29. Juli; auch hier vollzog sich die Auffüllung von Kohlen und sonstigen Vorräten ohne Zwischenfall, nur wird, wie schon in früheren Jahren, über die Unzulänglichkeit der Bekohlungseinrichtungen an Bord geklagt. Die Kreuzer kohlten an Landebrücken.

8. Sonstige Übungen.

Das Auslegen und Einnehmen der Geschwaderschutzsperre ging glatt vonstatten, obwohl das Bergen bei frischer Brise und See erfolgte.

In den ersten Manövertagen wurden von Torpedobootsjägern Breschierminen ausgelegt, die dann von den Booten der Schiffe wieder aufgenommen wurden.

Bei dem zweimaligen nächtlichen Einlaufen in Toulon, das in langer Kiellinie erfolgte, benutzten die Schiffe zum Aufsuchen ihrer Festmachetonnen die Scheinwerfer.

Mehrfach wurden Übungen im Signalisieren bei Nacht vorgenommen.

Die Mobilmachung der aus der Reserve in Dienst gestellten Schiffe: Küstenpanzer „Requin“, „Indomptable“ und „Caïman“, Panzerkreuzer „Pothuau“, „Amiral Charner“ und „Bruix“, Kreuzer „Cassard“, Torpedobootsjäger „Rapière“ sowie der Torpedoboote der ersten Kampflinie der Flottillen des Mittelmeeres verlief planmäßig. Die Reservisten zur Auffüllung der Reservedivision trafen rechtzeitig ein, wurden bei der Flottenstammdivision eingekleidet und an Bord geschickt. Die Toulon-Boote wurden am 4. Juli längsseits des Kais vom Flottenchef besichtigt. Die mobilisierten Schiffe stießen nach Erledigung der Sechsstundenfahrt am 5. Juli nachmittags zur Flotte bei Salins d'Hyères, die Reservedivision am 5. vormittags.

Der Marinepräfekt hatte sogleich die Bereithaltung mehrerer Linienschiffe der Reserve für etwaige Ausfälle in der Flotte angeordnet.

Am 28. Juli wurden die mobilisierten Schiffe aus dem Flottenverband, die Reservisten von der Reservedivision entlassen; ihre guten Leistungen werden besonders anerkannt.

9. Havarien.

Linienschiff „Hoche“ berührte beim Auslaufen von Toulon am 5. Juli im Nebel den Grund, ohne Schaden zu nehmen.

Beim Auslaufen der Flotte aus Biserta am 17. Juli wurde Küstenpanzer „Requin“ in dem Hafenkanal durch den Strom auf eine der noch nicht entfernten Fundamente des ehemaligen Viadukts gesetzt, der ihm folgende „Indomptable“ trug beim Versuch, an ihm vorbeizugehen, einige Beschädigungen an den Booten davon. „Requin“ kam nach 1½ Stunden mit eigenen Mitteln ohne Schaden frei, aber die Flotte war so lange gefangen gewesen.

Einige Torpedoboote erlitten leichte Beschädigungen bei den Übungen.

Im ganzen sind die Übungen also ohne Störung verlaufen und auch die aus der Reserve in Dienst gestellten Schiffe haben allen Anforderungen entsprochen.

Schlußwort.

Zum Schlusse sei das Urteil eines fachmännischen Mitarbeiters des „Moniteur de la Flotte“ angeführt, der als Berichterstatter eingeschifft war:

Die Ankermanöver der Flotte boten zu Ausstellungen keinen Anlaß.

Die Formationen sind bei den verschiedenen Übungen immer schnell und sehr zufriedenstellend eingenommen worden.

Die Schießübungen, Torpedowachen, Ausrüstungsübungen vollzogen sich tadellos.

Die Maschinen leisteten Ausgezeichnetes trotz der ihnen zugemuteten anstrengenden Arbeit und der zeitweise geforderten hohen Geschwindigkeiten (Linienschiffe 16 Seemeilen, Kreuzer 18 Seemeilen).

Die Torpedobootsangriffe versagten, die der Unterseeboote gelangen.

Die Aufklärungsübungen wurden sehr gut geleitet.

Die Gefechtsbilder bildeten den Hauptteil der Manöver.

Flaggoffiziere, Kommandanten und Offiziere haben schnell die neuen taktischen Gedanken in sich aufgenommen und vor allen Dingen ein ganz neues Signalsystem.

Unter den Mannschaften herrscht gute Mannszucht; sie besitzen Schneid und Eifer und nehmen lebhaften Anteil an den Übungen.

Das Maschinenpersonal kennt die Maschinenanlagen von Grund aus und weiß das Höchste aus ihnen herauszuholen.

Die Schiffe sind gut instandgehalten, vollkommen leistungsfähig; selbst die eiligst aus der Reserve herangezogenen Schiffe können außerordentliche Dienste leisten.

„Wenn die Übungen auch noch kein greifbares Ergebnis für die Flottenhandhabung in künftigen Seeschlachten gehabt haben, so machen sie doch unserer Marine Ehre, die, trotzdem man ihr häufig den Vorwurf scheinbarer Untätigkeit macht, gezeigt hat, daß sie nicht nur wirkliche Berufskenntnisse besitzt, sondern auch über einen Rückhalt an Tatkraft und Eifer verfügt, auf den das Vaterland mit Recht zählen darf.“



Sprengungen unter Wasser.

(Mit 5 Abbildungen.)

Von C. E. Bichel, Hamburg.

Bei der Umsetzung eines festen Sprengstoffes in seine Explosionsprodukte — seien diese vollständig oder nur zum Teil gasförmig — wirkt das Material der Einschließung des Sprengstoffes insofern ganz wesentlich mit, als die in der Bildung begriffenen und die gebildeten Gasmassen sich während und nach ihrer Bildung an dem Medium, in welchem die Explosion erfolgt, langsamer oder schneller abkühlen. Von der Verschiedenartigkeit der Widerstandsfähigkeit der Wandungen gegen Stoß und Druck sei hier abgesehen. Bekanntlich läßt sich die Wirkung der Sprengstoffe in eine Stoß- und in eine Druckwirkung zerlegen, von denen die erstere hauptsächlich mit der Größe der Detonationsgeschwindigkeit und den gebildeten Gasmengen, die letztere mit der Explosionstemperatur, der Menge der gebildeten Gase und der Dichte des Sprengstoffes sich ändert. Die Stoßwirkung ist in ihrer Größe von dem Material, in welchem geschossen wird, unabhängig. Die Größe des Druckes dagegen wird insofern von den Wandungen beeinflußt, als durch ihre abkühlende Wirkung die Temperatur der erhitzten Gase und damit ihre Spannung herabgesetzt wird.

Dieser Einfluß des umgebenden Materials auf die Entwicklung der Sprenggase hat der Messung ihrer Wirkung von jeher hinderlich im Wege gestanden. Es lag hierin der Grund, weshalb lange Zeit ein allgemein brauchbares Instrument zur Messung der Wirkung der Sprengstoffe nicht gefunden werden konnte.

Bei einem von mir konstruierten und an anderer Stelle*) beschriebenen Druckmesser, welcher einen Hohlraum von 15 Litern aufweist, wird das unmittelbar den Sprengstoff umgebende Medium, die Luft, durch Auspumpen entfernt. Es verbleibt dann noch der Einfluß der Wandung des Stahlmörsers, welcher durch ein besonderes Verfahren der Messung des Druckes in verschiedenen Kammergrößen ausgeschaltet werden kann, so daß man mit diesem Druckmesser in der Lage ist, einen idealen Druck, d. h. einen solchen festzustellen, welcher von dem Material der Umgebung unabhängig gemacht worden ist. Zum Vergleich des Druckes verschiedener Sprengstoffe ist dieser Apparat durchaus geeignet. Will man aber verschiedene Sprengstoffe in ihrer Wirkung unter Wasser miteinander vergleichen, so muß man auch die Messung in demselben Medium, also im Wasser, vornehmen.

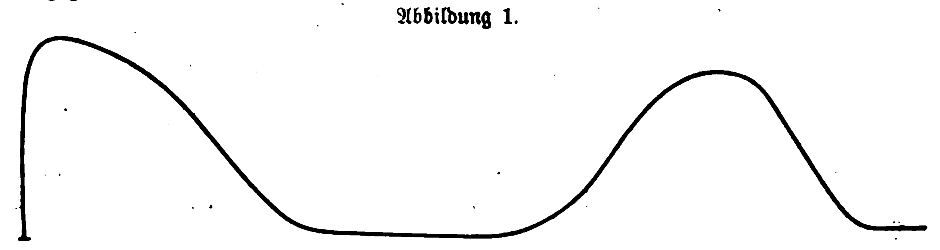
Einen Apparat zur Messung der Explosion unter Wasser konstruierte Dr. Rud. Blochmann in Kiel und beschrieb ihn im 2. Heft der „Marine-Rundschau" vom Jahre 1898. Ein solches Dynamometer habe ich unter Beihilfe von Dr. Blochmann nochmals herstellen und damit eine größere Anzahl Messungen unter Wasser vornehmen lassen.

Die mit dem Dynamometer erzielten Diagramme zeigen zwei Maxima, von denen Dr. Blochmann das erste als von der Vibrationsbewegung, das zweite als von der Massenbewegung des Wassers herrührend charakterisiert. Ein solches Diagramm

*) Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen im Preußischen Staate, Heft 3, 1902: „Untersuchungsmethoden für Sprengstoffe" von C. E. Bichel.

ist in Abbildung 1 gegeben. Da sich nun die Erscheinung dieser beiden Maxima durch Dr. **Blochmann** bei den wiederholten Versuchen auf der Carbonitfabrik zu Schlebusch bestätigte, so gab sie Veranlassung, nach einer Erklärung des eigentümlichen Vorganges zu suchen. Eine Erklärung des Austretens und des Zusammenhanges der beiden Maxima aus dem Wesen der Explosion hat Dr. **Blochmann** in seinem Aufsatze nicht gegeben.

Abbildung 1.



Eine solche Erklärung liegt nahe, wenn man die von mir an anderer Stelle*) festgesetzte Trennung der Wirkungsweise von Sprengstoffen in Stoß und Druck auf diese Diagramme anwendet. Man wird dann leicht einsehen, daß das, was Dr. **Blochmann** Vibrationsbewegung genannt hat, die Stoßwirkung des Sprengstoffes ist, während das zweite Maximum des Diagrammes den Druck der entwickelten Gasmengen darstellt.

Die Stoßwirkung, welche eine Funktion der Detonationsgeschwindigkeit und der in Bewegung gesetzten Zersetzungsprodukte ist, äußert sich in einem so kleinen Zeitraume auf das umgebende Wasser, daß dieses, ohne fortbewegt zu werden, den Stoß auf den Stempel des Versuchsapparates überträgt, den Schreibstift in die Höhe treibt und ihn nach Aufhören der Stoßbewegung wieder fallen läßt.

Das zweite Maximum bei Messung auf 1 m Entfernung entsteht zeitlich schätzungsweise um etwa 1/20 Sekunde später durch die inzwischen erfolgte Bildung der gasförmigen Zersetzungsprodukte des Sprengstoffes. Anfänglich dehnen sich die Gase schneller aus, sie kühlen sich dann an dem umgebenden Wasser ab, werden durch das Gewicht des Wassers zusammengepreßt und entweichen infolge ihres geringen Gewichtes in Form von Blasen an die Oberfläche, wobei sie das Wasser in die Höhe schleudern.

Es kann niemand wundernehmen, daß bei Detonationsgeschwindigkeiten von 6000 bis 7000 m pro Sekunde das Wasser einem Stoß mit dieser Beschleunigung nicht ausweichen kann. Es erscheint daher die Stoßwirkung wie eine Vibration, wie Dr. **Blochmann** richtig konstatierte. Die Gasbildung erfolgt mit der Geschwindigkeit der Detonation und zwar für den ersten Augenblick in dem von dem Sprengstoff eingenommenen eigenen Volumen. Dieses Volumen vergrößert sich aber in demselben Maße, wie das Wasser durch den Druck der Gase verdrängt wird. Die Ausdehnung der gebildeten Gase nimmt eine gewisse Zeit in Anspruch ebenso wie ihre Abkühlung und das Entweichen. Dieser Vorgang wird durch das zweite Maximum dargestellt.

---

*) „Glückauf", Berg- und Hüttenmännische Zeitschrift, Nr. 15, 1905: „Sprengwirkungen" von C. E. Bichel.

Vergleicht man die im Wasser aufgenommenen Diagramme mit den im Vakuum des obengenannten Druckmessers hergestellten — in Abbildung 2 und 3 sind zwei solcher Druckmesserdiagramme dargestellt —, so zeigen sich auf der Trommel die Schwankungen der messenden Feder, bis sie in eine Schraubenlinie verlaufend zur Ruhe kommen als Vibrationen. Mit abnehmendem Drucke infolge der Abkühlung der Gase senkt sich der schreibende Stift, bis eine Ruhelage eintritt, welche den Druck der abgekühlten Sprengstoffgase anzeigt.

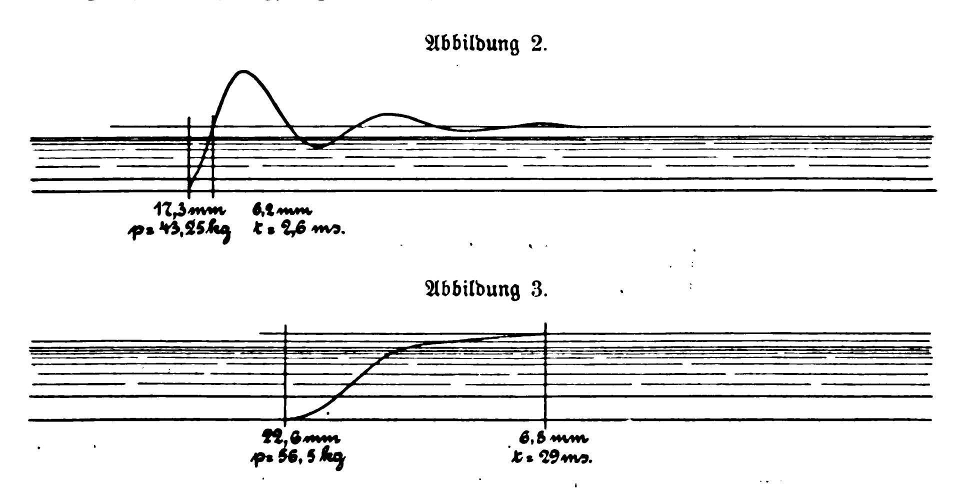


Abbildung 2.

Abbildung 3.

In dem Diagramm des Druckmessers veranlaßt die Stoßwirkung die von dem Stift beschriebene Wellenlinie, während die Schraubenlinie den durch die Kondensation der Gase allmählich abnehmenden Druck darstellt. Stoß und Druck gehen also in diesem Falle, weil im Vacuum geschossen wurde, unmittelbar ineinander über.

Im Wasser jedoch sind die Stoß- und Druckbewegungen genau voneinander geschieden, weil das Wasser ein Körper ist, dem eine gewisse Trägheit anhaftet und welches deshalb als Medium eine andere Rolle spielt als das Vakuum. Der Stoßkraft kann das Wasser nicht so schnell folgen; dem Drucke der gespannten Gase, welche sich langsam abkühlen, gibt das Wasser nach und macht ihnen Platz. Tatsächlich fühlt man auch auf dem Lande in der Nähe des Schusses ganz deutlich den zuerst kommenden Stoß und den dann eintretenden Druck in zwei Phasen.

Um zu beweisen, daß das erste Maximum des Dynamometers eine Folge der verschiedenen Detonationsgeschwindigkeit des Sprengstoffes ist, wurde außer den in dieser Untersuchung besonders betrachteten Sprengstoffen Schießbaumwolle und Trinitrotoluol noch ein weiterer Sprengstoff mit einer geringen Detonationsgeschwindigkeit und zwar Ammoncarbonit mit einer Detonationsgeschwindigkeit von 3094 m pro Sekunde herangezogen. Wenn das oben Gesagte richtig ist, daß nämlich die Diagrammhöhen den Stoß- und Druckwirkungen getrennt entsprechen, so müssen sich die ersten Maxima mit den Detonationsgeschwindigkeiten und die zweiten Maxima mit den Drucken im eigenen Volumen ändern.

Tabelle I.

1. Sprengstoff	2. Zusammensetzung oder Formel	3. Menge g	4. Dichte	5. Detonations-geschwindigkeit p. Sekunde m	6. Ordinate des Maximums I mm	7. Druck im eigenen Volumen p. Quadratcentimeter kg	8. Ordinate des Maximums II mm
Trinitrotoluol	$C_6 H_2 (NO_2)_3 CH_3$	500	1,55	7618	28,0	ca. 12385	29,5
Schießbaumwolle, trocken	$C_{12} H_{15} (NO_2)_{15} O_{10}$	500	1,25	6383	27,5	ca. 11127	30,0
Ammoncarbonit	82,0 % Ammonsalpeter, 10,0 „ Kalisalpeter, 4,0 „ Mehl, 4,0 „ gelatiniertes Nitroglyzerin	500	1,19	3094	17.0	8345	19,3

Die verschiedenen Diagrammhöhen und die zugehörigen Detonationsgeschwindigkeiten sind in vorstehender Tabelle I zusammengestellt. Zur Verwendung kamen gleiche Gewichtsmengen der Sprengstoffe. Die Zündung geschah mit Hütchen Nr. 8 und die Entfernung des Schwerpunktes des Sprengstoffes von dem Stempel des Dynamometers betrug 1,0 m. Es wurden immer zwei Dynamometer mit verschiedenen, sich diametral gegenüberstehenden Federn gleichzeitig für die Messung verwendet. In Abbildung 4 ist die Anordnung des Sprengstoffes in dem über dem Wasser schwebenden Dynamometer-Sprengrahmen gut zu sehen. Die Ordinaten der ersten Maxima können nicht den Detonationsgeschwindigkeiten der Sprengstoffe direkt proportional sein, sondern nur den Stoßwirkungen, welche außer von der Detonationsgeschwindigkeit in der zweiten Potenz auch noch von der Menge der Zersetzungsprodukte abhängig sind.

Für die Ordinate der zweiten Maxima zeigt sich direkte Proportionalität.

Dieser aus dem Schießen unter Wasser hergeleitete Nachweis der gesonderten Stoß- und Druckwirkung ist für die Beurteilung der Wirkungsweise von Sprengstoffen im allgemeinen und für ihre richtige Anwendung von nicht zu unterschätzender Bedeutung und zwar sowohl für die Sprengstoffe des Bergbaues als auch ganz besonders für die militärischen Sprengstoffe, wie sie zur Füllung von Granaten, von Torpedos und Minen gebraucht werden.

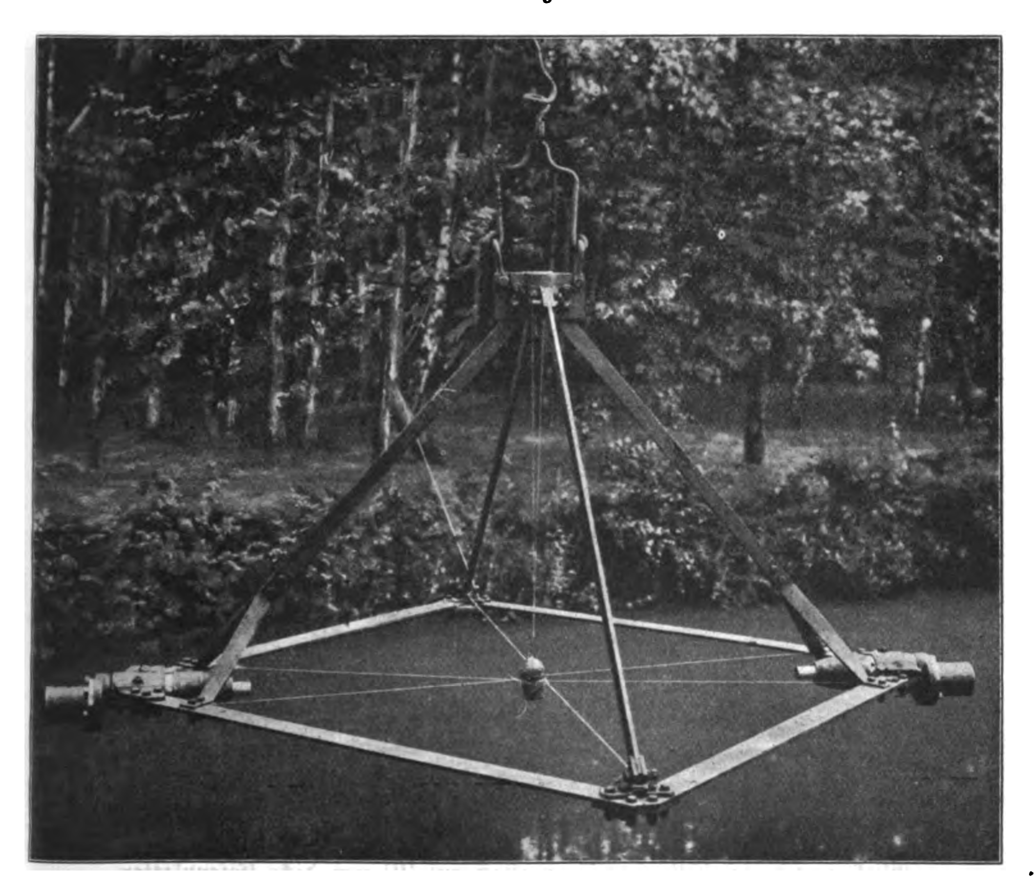
Es soll hier nur auf die Bedeutung der gesonderten Ermittlung der Stoß- und Druckwirkung für die militärischen Sprengstoffe eingegangen werden.

Es ist bereits erwähnt worden, daß die Gasbildung mit einer ungeheuren Geschwindigkeit vor sich geht, welche bei den brisantesten Sprengstoffen bis etwa 9000 m pro Sekunde sich steigert. Ich habe an anderer Stelle*) gezeigt, daß die

*) „Glückauf", Berg- und Hüttenmännische Zeitschrift, 1905, Nr. 15: „Sprengwirkungen" von C. B. Bichel.

hierdurch erzeugte Stoßwirkung sich durch Explodieren aufgelegter Patronen auf Bleiplatten einfach und anschaulich darstellen läßt, da die Größe der Aushöhlung der Bleiplatte mit der zunehmenden Detonationsgeschwindigkeit wächst. Ich habe, um die Wirkung von Trinitrotoluol und Schießwolle auf Stahlplatten von 20 mm Stärke zu erproben, auch unter Wasser Versuchsmengen von 450 ccm auf die Mitte der Platte aufstellen lassen und die dadurch herbeigeführten Wirkungen photographisch fest-

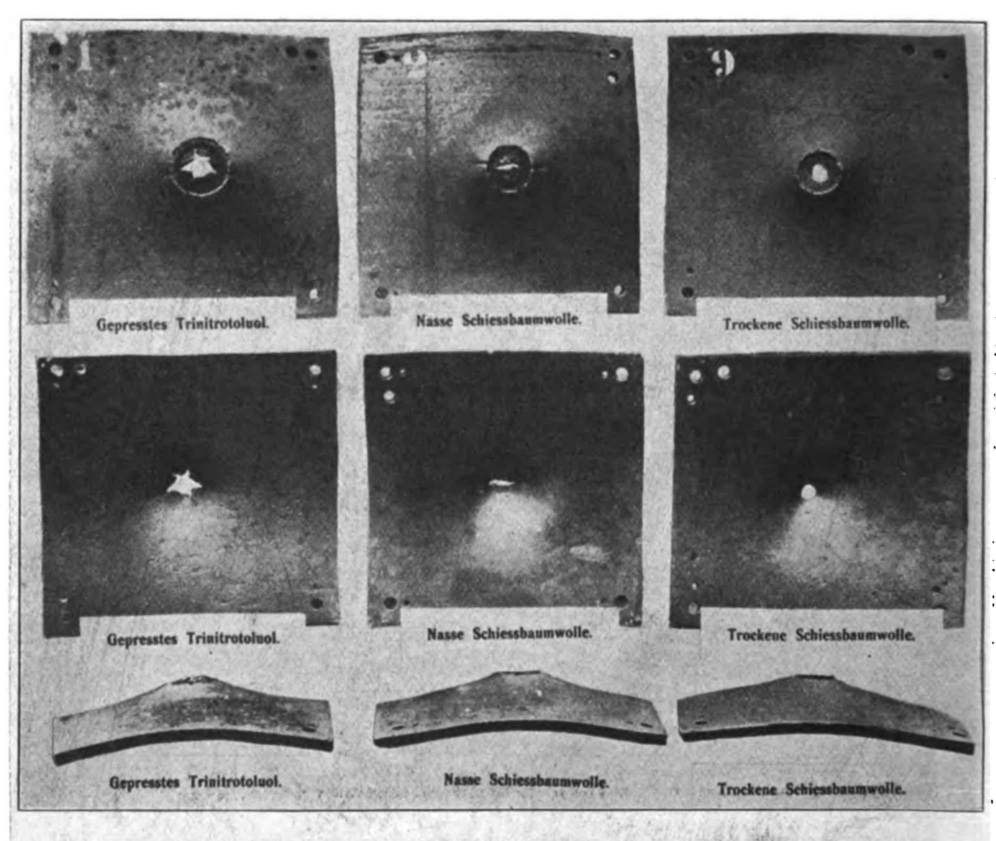
Abbildung 4.



gelegt. Die in Abbildung 5 beigegebenen Photographien zeigen die Überlegenheit des im gleichen Volumen wie Schießbaumwolle geschossenen Trinitrotoluols, und zwar ist diese Wirkung besonders auf der Rückseite (obere Reihe auf der Photographie) ersichtlich. Für diese Versuche wurden gleiche Volumina und nicht etwa gleiche Gewichtsmengen der Sprengstoffe angewendet, weil bei der Füllung von Granaten, Torpedos und Minen stets ein bestimmter Raum zur Verfügung steht und es daher weniger darauf ankommt, wieviel Gewicht von dem betreffenden Sprengstoff angewendet wird, als darauf, wieviel sich in dem zur Verfügung stehenden Raum unterbringen läßt.

Jeder Sprengstoff entwickelt für die Gewichtseinheit eine bestimmte Menge gasförmiger Zersetzungsprodukte, welche mit der Beschleunigung der Detonationsgeschwindigkeit gegen die einschließende Wandung (z. B. Wasser) geschleudert werden. Je mehr also an Gewicht zur Verfügung steht, desto größer muß die Stoßwirkung sein. Es ist deshalb leicht einzusehen, daß deshalb die Dichte eines Sprengstoffes eine gewaltige Rolle spielt und daß, je dichter ein Sprengstoff gepreßt werden kann, ohne daß er

Abbildung 5.



Wirkung von je 450 ccm Sprengstoff auf 20 mm dicke Eisenplatten.

dadurch an seiner Detonationsfähigkeit verliert, desto vorteilhafter seine Verwendung sein wird.

Das Trinitrotoluol kann unbeschadet seiner Explosionsfähigkeit auf die Dichte von bis zu 1,70 gepreßt werden. In 450 ccm Raum sind dann bis zu 765 g Trinitrotoluol enthalten, während sich in dem gleichen Raume von Schießbaumwolle bei einer Dichte von 1,2 nur 540 g unterbringen lassen. Hieraus resultiert die bedeutende Überlegenheit des Trinitrotoluols der Schießbaumwolle gegenüber, wie dies weiter unten gezeigt werden wird.

Selbstverständlich muß für die Durchführung eines Vergleiches die Form des zur Verfügung stehenden Volumens immer dieselbe bleiben, damit der Abstand des Schwerpunktes der Sprengladung von dem Sprengobjekt unverändert bleibt. Denn der Schwerpunktsabstand ist bekanntlich von ausschlaggebender Bedeutung, da die Wirkung des Sprengstoffes mit der Entfernung seines Schwerpunktes vom Sprengobjekt in stark potenziertem Verhältnis abnimmt.*)

Aus der nachgewiesenen Tatsache, daß mit geringer werdender Detonationsgeschwindigkeit die zertrümmernde Kraft des Sprengstoffes nachläßt und ferner aus dem durch die Ermittlung des Dynamometers festgestellten Umstande, daß die Druckwirkung unter Wasser erst später eintritt als die Stoßwirkung, geht hervor, daß es für die Erzielung einer zertrümmernden Wirkung eines Sprengstoffes hauptsächlich auf die Stoßkraft (Detonationsgeschwindigkeit und Gasmenge) des Sprengstoffes ankommt und erst in zweiter Linie auf den von ihm entwickelten Druck. Für die Wertschätzung der Resultate des Dynamometers kommt es daher für zerstörende Sprengungen unter Wasser besonders auf das erste Maximum und dessen Diagrammhöhe an. Erst in zweiter Linie gibt auch das zweite Maximum eine additionelle Aufklärung über die Wirkung des Sprengstoffes. Derjenige Sprengstoff wird für alle zertrümmernden Wirkungen der geeignetste sein, dessen Explosion die höchste Ordinate im ersten Maximum des Diagramms anzeigt.

Bei der Granatfüllung macht sich die Möglichkeit der Anbringung einer größeren Menge sonst gleich wirkungsvollen Sprengstoffes in dem vorhandenen Raum dadurch geltend, daß eine größere Zertrümmerung der Granate in wirkungsvolle Stücke eintritt, während ein weniger dichter Sprengstoff sonst gleicher Wirkung größere und weniger Stücke ergibt. Solange die Zahl der wirkungsvollen Stücke im Wachsen ist, ist die Anwendung des dichteren Sprengstoffes selbstverständlich die vorteilhaftere.

Betrachten wir nunmehr die absoluten und die vergleichenden Resultate der Messung bei Sprengungen unter Wasser mit vier Sprengstoffen, welche für militärische Zwecke hauptsächlich in Frage kommen, nämlich der trockenen Schießbaumwolle, der nassen Schießbaumwolle, der Pikrinsäure und dem Trinitrotoluol.

Es seien vorher einige orientierende Bemerkungen über die Eigenschaften dieser Sprengstoffe in militärischer Hinsicht vorausgeschickt.

Die Schießbaumwolle ist in einer Dichte von 1,21 angewendet, so wie sie gewöhnlich zur Ablieferung kommt. Die besonderen Eigenschaften der Schießbaumwolle sind zu bekannt, als daß hier noch etwas hinzugefügt zu werden brauchte.

Die Pikrinsäure hat neben hervorragend sprengtechnischen Eigenschaften die sehr unangenehmen Eigentümlichkeiten, welche aus ihrem chemischen Verhalten als Säure hervorgehen. Sie bildet nämlich in direkter Berührung mit Metallen und mit Salzen sogenannte Pikrate oder pikrinsaure Metalle oder Salze, welche ausnahmslos eine außerordentliche Empfindlichkeit aufweisen. Diese Bildung vollzieht sich während der Nebeneinanderlagerung der Pikrinsäure neben Metallen oder Salzen ganz von selbst und ist deshalb unkontrollierbar. Die Pikrinsäure scheidet aus diesem Grunde für die

---

*) Vgl. Blochmann: „Explosion unter Wasser" in „Marine-Rundschau" 1898, 2. Heft, Seite 201 und 203.

militärischen Zwecke aus der Verwendungsmöglichkeit aus, sobald direkte Berührung mit Metallen in Frage kommt.

Das Trinitrotoluol, wenn es mit einem Schmelzpunkt von 81 bis 81,5 °C., also nahezu chemisch rein hergestellt wird, hat, vom militärischen Standpunkt aus betrachtet, ganz außerordentliche Vorteile. Diese kommen aber erst zur vollen Ausnutzung, wenn man das Material auf eine Dichte von 1,6 bis 1,70 zusammenpreßt, was, wie bereits erwähnt, unbeschadet seiner Detonationsfähigkeit geschehen kann. Das Trinitrotoluol ist keine Säure wie die Pikrinsäure und zeigt deshalb auch nicht die unangenehmen Eigenschaften der letzteren, mit Salzen und Metallen Verbindungen einzugehen, welche eine außerordentliche Empfindlichkeit gegen Schlag und Stoß aufweisen. Die reine Pikrinsäure ist nahezu so unempfindlich gegen Schlag und Stoß wie das Trinitrotoluol. Das Trinitrotoluol aber ist, wie aus der, einem von mir im Juli dieses Jahres auf dem Internationalen Minenkongreß zu Lüttich gehaltenen Vortrage entnommenen Tabelle der Fallhöhen (Seite 1354 und 1355) ersichtlich, der gegen Schlag und Stoß unempfindlichste Sprengstoff, welcher überhaupt bekannt ist.*)

Die außerordentlich hohe Unempfindlichkeit des Trinitrotoluols ist von besonderem Werte sowohl für die Vermeidung von Rohrkrepierern bei der Verwendung in Granaten, als auch für die Sicherheit der Handhabung in Torpedos und Minen. Die Detonierbarkeit der gepreßten Körper mit einer geringen Initialladung von kristallinischem Trinitrotoluol und mit Hütchen Nr. 8 von 2000 mg Knallquecksilberfüllung läßt nichts zu wünschen übrig.

Das Trinitrotoluol läßt sich auch gießen und zwar ohne die Nachteile, welche bei der Pikrinsäure dabei zutage treten. Es läßt sich aber die hohe Dichte, wie sie durch Pressen zu erreichen ist, durch Gießen nicht erzielen. Das kristallinische, lose geschüttete Trinitrotoluol hat eine Dichte von etwa 0,7 bis 0,8, das gegossene eine solche von 1,55 und das mit hohem Druck gepreßte Trinitrotoluol eine Dichte von bis zu 1,70.

Das Trinitrotoluol ist in chemischer Reinheit von unbegrenzter Haltbarkeit. Es färbt nur sehr wenig gelb, entwickelt beim Gießen und Pressen keinerlei üble Gase und beeinflußt die Haut und die Atmungsorgane der mit ihm Manipulierenden in keiner Weise. Der chemisch ganz indifferente Körper kann neben Metallen oder Salzen lagern und bildet selbst beim Hinzutreten von Feuchtigkeit keinerlei Verbindungen. Trinitrotoluol ist durchaus testbeständig, d. h. es scheidet erst bei sehr hohen Temperaturen, die über dem Schmelzpunkt von 81,5 °C. liegen, Stickstoffverbindungen aus. Den Strahlen des Lichtes längere Zeit ausgesetzt, erfährt das Trinitrotoluol auf seiner Oberfläche eine Farbenveränderung vom weißlich Gelben in die Farbe reifen Getreides, ohne daß dadurch seine chemische Stabilität beeinflußt wird. Es ist dies die einzige äußere Beeinflussung des Trinitrotoluols, welche mir bekannt geworden ist. In kaltem Wasser ist es unlöslich, im Wasser von 40 °C. lösen sich unwägbare Mengen. Im Wasser von 90 °C. schmilzt Trinitrotoluol. Es lösen sich alsdann in einem Liter Wasser von 90 °C. 1,25 g Trinitrotoluol. Die Hydroskopizität des Trinitrotoluols ist praktisch gleich Null. Es braucht deshalb besondere Sorgfalt auf trockene Auf-

*) „Glückauf“ 1905, Nr. 38.

bewahrung nicht gelegt zu werden, dennoch wird man selbstverständlich gut tun, es mit derjenigen Sorgfalt aufzuheben, welche wertvollen Materialien überhaupt zugewendet werden muß, also in guter Verpackung. In gepreßtem Zustande kann Wasser in die Preßkörper wegen der hohen Dichte nicht eindringen, während die gepreßte Schießbaumwolle begierig Wasser in ihre Zwischenräume aufnimmt. Das Volumen der Schießwolle verändert sich durch diese Wasseraufnahme nicht.

Die Messungen mit dem Dynamometer sind auf der Grundlage durchgeführt, daß immer dasselbe Volumen, nämlich 450 ccm (ein Zylinder von 78 mm Durchmesser und 94 mm Höhe) Sprengstoff zur Verwendung gekommen sind. Diese Maßnahme ist bereits oben ausführlich begründet.

Das Sprenggerüst gestattet die Verwendung von drei Dynamometern, von denen zwei sich horizontal gegenüberstehen und den Sprengstoff auf gleicher Horizontale zwischen sich haben, während ein dritter Apparat sich in gleicher Entfernung vertikal über dem Sprengstoff befindet. Die letztere Anordnung, vertikal über dem Sprengstoff, bewährte sich indessen nicht, weil bei der zur Verfügung stehenden Wassertiefe von 5 m der Apparat nur etwa 2 m in das Wasser gesenkt werden konnte und infolgedessen bei dem oberen Apparat das Wasser auswich und deshalb andere Resultate erzielt wurden als bei den sich gegenüberstehenden Federapparaten, welche recht gut übereinstimmende Ergebnisse lieferten. Die Federn der Apparate sind vorläufig nicht geaicht worden, weil es für den vorliegenden Zweck nur auf vergleichende Resultate, nicht aber auf absolute Werte ankam.

Es ist indessen beabsichtigt, den Apparat so umzukonstruieren, daß man auch absolute Zahlenwerte und auch genaue Registrierungen des Zeitunterschiedes zwischen dem Eintritt der Stoß- und Druckwirkung erhalten kann.

Bei dem Dr. Blochmannschen Apparat wird durch den Schuß eine die Trommel festhaltende Feder, ausgelöst und die Trommel setzt sich bei der Explosion in Bewegung.

Tabelle II.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Sprengstoff	Zusammensetzung oder Formel	Dichte	Von dem Sprengstoff eingenommener Raum ccm	Gewicht des Sprengstoffes g	Höhe der Ordinate des Maximums I mm	Höhe der Ordinate des Maximums II mm
Trockene Schießbaumwolle	$C_{12}H_{15}(NO_2)_{15}O_{10}$	1,20	450	540	31,5	35,4
Nasse Schießbaumwolle (10 % Wasser)	$C_{12}H_{15}(NO_2)_{15}O_{10}$ + 10 % H_2O	1,20	450	594	31,0	35,0
Pikrinsäure	$C_8H_2(NO_2)_3OH$	1,44	450	650	31,0	30,0
Trinitrotoluol	$C_6H_2(NO_2)_3CH_3$	1,61	450	720	39,9	37,8

Tabelle der Fallhöhen, bei welchen Sprengstoffe explodieren,

Gruppe-Nummer	Name des Sprengstoffes	Zusammensetzung des Sprengstoffes	Fallgewicht 100 g Bei cm Fallhöhe erfolgt Explosion	Fallgewicht 100 g Bei cm Fallhöhe erfolgt keine Explosion	Fallgewicht 250 g Bei cm Fallhöhe erfolgt Explosion	Fallgewicht 250 g Bei cm Fallhöhe erfolgt keine Explosion
Gruppe Nr. I	Nitroglyzerin	$C_3H_5(NO_3)_3$	10	5	5	—
	Gelatinedynamit	63,5 % Nitroglyzerin 1,5 " Kollodiumwolle 27,0 " Natronsalpeter 8,0 " Holzmehl	10	5	5	—
Gruppe Nr. II	Dinitroglyzerin	$C_3H_5(NO_3)_2OH$	15	10	15	10
	und daraus hergestelltes Gelatinedynamit	63,5 % Dinitroglyzerin 1,5 " Kollodiumwolle 27,0 " Natronsalpeter 8,0 " Holzmehl	35*	30	20	15
Gruppe Nr. III	Gelatinecarbonit	25,3 % Nitroglyzerin 0,7 " Kollodiumwolle 41,5 " Ammonsalpeter 6,9 " Glyzeringelatine 25,6 " Kochsalz	90*	80	30*	20
Gruppe Nr. IV	Kohlencarbonit	25,0 % Nitroglyzerin 34,0 " Kalisalpeter 1,0 " Barytsalpeter 38,5 " Mehl 1,0 " Lohmehl 0,5 " Soda	über 200	200	60*	50
	Carbonit II	30,0 % Nitroglyzerin 24,5 " Natronsalpeter 40,5 " Mehl 5,0 " Kaliumbichromat	70*	60	40*	30
Gruppe Nr. Va	Ammoncarbonit	4,0 % gel. Nitroglyzerin 82,0 " Ammonsalpeter 10,0 " Kalisalpeter 4,0 " Mehl	über 200	200	über 200	200
	Donarit	3,8 % Nitroglyzerin 0,2 " Kollodiumwolle 80,0 " Ammonsalpeter 12,0 " Trinitrotoluol 4,0 " Mehl	über 200	200	über 200	200
Gruppe Nr. Vb	Grisounite-Couche	95,5 % Ammonsalpeter 4,5 " Trinitronaphthalin	über 200	200	über 200	200
	Roburit II	71,5 % Ammonsalpeter 5,0 " Kalisalpeter 6,0 " Mehl 0,5 " Kaliumpermanganat 5,0 " Chlornatrium 12,0 " Trinitrotoluol	über 200	200	über 200	200
Gruppe Nr. VI	Trinitrotoluol, kristallinisch	$C_6H_2(NO_2)_3CH_3$	über 200	200	über 200	200
	Trinitrotoluol, gepreßt	$C_6H_2(NO_2)_3CH_3$	über 200	200	über 200	200
	Pikrinsäure, kristallinisch	$C_6H_2(NO_2)_3OH$	über 200	200	über 200	200
	Pikrinsäure, gepreßt	$C_6H_2(NO_2)_3OH$	über 200	200	über 200	200
	Schießbaumwolle, trocken	$C_{12}H_{15}(NO_2)_{15}O_{10}$	40*	30	20*	15
	Schießbaumwolle, mit 15 % Wasser	$C_{12}H_{15}(NO_2)_{15}O_{10}$	über 200	200	80*	70
Gruppe Nr. VII	Knallquecksilber	$HgC_2N_2O_2$	10	5	5	—

wenn sie von verschiedenen Fallgewichten getroffen werden.

Fallgewicht 500 g Bei cm Fallhöhe erfolgt Explosion	 keine Explosion	Fallgewicht 1000 g Bei cm Fallhöhe erfolgt Explosion	 keine Explosion	Fallgewicht 2000 g Bei cm Fallhöhe erfolgt Explosion	 keine Explosion	Fallgewicht 5000 g Bei cm Fallhöhe erfolgt Explosion	 keine Explosion	Fallgewicht 20000 g Bei cm Fallhöhe erfolgt Explosion	 keine Explosion
5	—	5	—	5	—	5	—	5	—
5	—	5	—	5	—	5	—	5	—
5	—	5	—	5	—	5	—	5	—
10	5	5	—	5	—	5	—	5	—
10*	5	10*	5	10	5	5	—	5	—
30*	20	30*	20	30*	20	10*	5	5*	—
20*	10	20*	10	20*	10	5*	—	5*	—
180*	170	110*	100	50*	40	20*	15	5*	—
über 200	200	130*	120	70*	60	20*	15	5*	—
über 200	200	über 200	200	150*	140	80*	70	5*	—
über 200	200	über 200	200	80*	70	60*	50	5*	—
über 200	200	190*	180	100*	90	60*	50	5*	—
über 200	200	über 200	200	160*	150	90*	80	5*	—
über 200	200	200*	190	110*	100	60*	50	5	—
über 200	200	über 200	200	150*	140	90*	80	5	—
10*	5	10	5	10	5	5	—	5	—
20*	10	20	10	15	10	10	5	5*	—
5	—	5	—	5	—	5	—	5	—

Infolgedessen sind die Zeitunterschiede wegen der verschiedenen Geschwindigkeit der Trommel verschieden, auch ist der Trommeldurchmesser, wie sich herausgestellt hat, zu klein.

Diese Übelstände werden sich unzweifelhaft beseitigen lassen, indem man die registrierende Trommel in eine regelmäßige Bewegung setzt und den Stift durch die Explosion auslöst, damit er sein Diagramm auf die bereits in Rotation befindliche Trommel schreiben kann.

Die Resultate einiger Messungen sind in vorstehender Tabelle II vereinigt.

Die hieraus zu ziehenden Schlüsse sind folgende: Die Ordinate des ersten Maximums ist bei Trinitrotoluol 39,9 mm, bei trockener Schießbaumwolle 31,5 mm, bei nasser Schießbaumwolle 31,0 mm. Die Trinitrotoluolordinate des ersten Maximums, welches die Stoßkraft darstellt, ist mithin der trockenen und der nassen Schießbaumwolle um etwa 27 Prozent überlegen. Ebenso ist, da die Ordinate des zweiten Maximums bei Trinitrotoluol 37,8 mm, bei trockener Schießbaumwolle 35,4 mm, bei nasser Schießbaumwolle 35 mm beträgt, die Überlegenheit des Druckes des Trinitrotoluols über trockene und nasse Schießbaumwolle etwa 7,5 Prozent.

Zu einem ähnlichen Resultat war der Verfasser bereits auf dem Wege der Rechnung gelangt, als er im Jahre 1905 im „Glückauf" Nr. 15 die Resultate der Stoß- und Druckberechnungen von Trinitrotoluol und Schießbaumwolle veröffentlichte, jedoch waren damals andere Dichten für beide Sprengstoffe der Rechnung und den Versuchen zugrunde gelegt.

Da jedoch direkte Versuche jederzeit einen besseren Nachweis darstellen als Berechnungen, so erschien es wünschenswert, die Unterwasserversuche vorzunehmen.

Aber auch im Bleiblock lassen sich diese Versuche bestätigen. Denn, da die Detonationsgeschwindigkeiten und die Detonationstemperaturen für Trinitrotoluol, Pikrinsäure und Schießbaumwolle sich nicht sehr viel voneinander unterscheiden, so bildet das Material des Bleies kein Hindernis bei dem Vergleich der erhaltenen Ausbauchungen. Allerdings ließ sich der Normalbleiblock von 20 cm Höhe und 20 cm Durchmesser dabei nicht verwenden, weil mindestens ein Volumen von 50 ccm zur

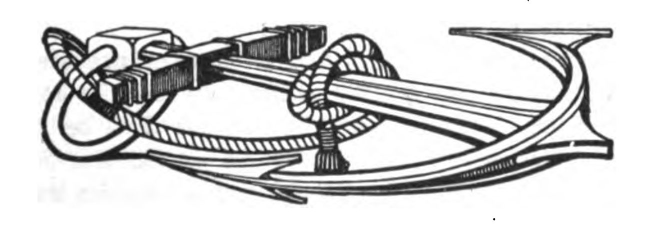
Tabelle III.

1.	2.	3.	4.	5.
Sprengstoff	Dichte	Volumen Zylinder: 70 mm hoch, 30 mm Durchmesser	Gewicht	Netto-Normal-Ausbauchung abzüglich 190 ccm Bohrung
		ccm	g	ccm
Pikrinsäure	1,415	49,5	70,0	2390
Trinitrotoluol	0,958	49,5	47,5	1330
	1,415	49,5	70,0	2250
	1,610	49,5	80,0	2700
	1,718	49,5	85,0	2873
Schießbaumwolle, trocken .	0,475	49,5	23,5	230
	1,210	49,5	60,0	2145
Schießbaumwolle mit 7,4 % Wasser . .	1,210	49,5	60,0	2081

Verwendung kommen mußte, um vollkommene Detonierungen des gepreßten Trinitrotoluols unter Hinzufügung einer kleinen Initialladung kristallinischen Trinitrotoluols herbeizuführen. Nach einigen Vorversuchen wurde ein kugelförmiger Bleiblock von 40 cm Durchmesser gewählt, in welchem bis auf die Mitte des Blockes eine 30 mm Durchmesser haltende Ausbohrung zur Aufnahme der Ladung hergestellt war. Das Besetzen geschah ebenso, wie es beim Normalbleiblock beschrieben. In der Tabelle III sind die Resultate der Ausbuchtungen dargestellt, welche eine Überlegenheit des Trinitrotoluols von 1,61 Dichte über die trockene Schießbaumwolle um 26 Prozent und über nasse Schießbaumwolle um 30 Prozent ergaben, ebenso bei 1,71 Dichte über trockene Schießbaumwolle um sogar 34 Prozent. Gleichzeitig geht aus der Tabelle deutlich der Einfluß der Dichte hervor.

Diese Resultate sind nach Herstellung einer Form für den angegebenen Bleiblock leicht zu kontrollieren.

Absolute Zahlenwerte für die Größe der Stoß- und Druckwirkung unter Wasser werden erst nach Fertigstellung des vervollkommneten Dynamometers gegeben werden können, einstweilen wird, soweit man absolute Zahlen überhaupt nötig hat, entweder der ältere Apparat mit geaichten Federn oder die Rechnung genügen müssen.



Der Stamm der Friesen und die niederländische Seegeltung.

Von Professor Dr. Dietrich Schäfer.

Aufgefordert von der Historisch Genootschap, deren Ehrenmitglied er ist, hat der Verfasser dieser Mitteilung am 25. April d. J. in Utrecht einen Vortrag gehalten, dessen Inhalt sich am besten durch die oben gewählte Überschrift kennzeichnen läßt. Da der Vortrag die Entwicklung vom Beginn unserer Kenntnis bis zum 17. Jahrhundert hin in großen Zügen darlegen sollte, wozu die Einzelheiten nach Bedarf herauszugreifen waren, so wurde er nicht niedergeschrieben. Auf dringenden Wunsch der Genootschap habe ich dann doch für deren „Bijdragen en Mededeelingen“ einen Bericht aufgesetzt, der dort in niederländischer Sprache gedruckt wird, den ich aber doch auch dem deutschen Publikum nicht vorenthalten möchte. Die Redaktion der „Marine-Rundschau“, in deren Interessenkreis die Darlegungen trotz ihres teilweise spezialistisch-gelehrten Anstriches mir zunächst zu gehören scheinen, gewährt ihnen hier freundliche Aufnahme.

Der friesische Stamm war ein Teil des fränkischen und dann des deutschen Reiches, nahm aber fast ununterbrochen eine Sonderstellung ein. Wie weit das politisch der Fall war, ist hier nicht zu besprechen. Für Handel und Seefahrt aber soll der Nachweis versucht werden, daß dieser Stamm, oder wenigstens ein Teil desselben, Grundlage und Urheber der glänzenden Stellung war, welche die Niederlande in der Zeit ihrer höchsten Blüte und ihrer vollen Selbständigkeit einnahmen. Die Tatsache kann nur zu klarer Erkenntnis gebracht werden, indem man die friesisch-niederländische Entwicklung in stetem Zusammenhange mit der hansisch-deutschen betrachtet, mit der sie innigst verwachsen ist.

Es ist bekannt, daß im karolingischen, ja schon im merowingischen Reiche die Friesen zu den Hauptträgern des Handels zählten. Es läßt sich das noch mehr für den Land- als für den Seehandel und für fast alle Teile der weiten fränkischen Herrschaftsgebiete nachweisen. Und da erhebt sich sogleich eine Frage, deren Beantwortung bisher nicht versucht, ja die nicht einmal aufgeworfen wurde, die mir aber in enger Verbindung mit der friesischen Geschichte zu stehen scheint.

Die weitaus tüchtigsten und erfolgreichsten Seefahrer der karolingischen Zeit waren die Normannen. Wir kennen die Schiffe, mit denen sie ihre weiten Fahrten unternahmen. In Christiania und Kiel werden Exemplare bewahrt, die glückliche Umstände im Boden erhalten und in unseren Tagen wieder ans Licht gebracht haben. Es sind lange, spitz gebaute Boote, zunächst für Ruder-, aber auch für Segelfahrt bestimmt, offen, ohne Verdeck, nur wenig über dem Wasser liegend. Daß hohe Schiffe auch in den westeuropäischen Gewässern damals ganz unbekannt waren, beweist eine Stelle in der Miracula s. Filiberti des Ermanarius (c. 10 MS. XV, 1, 303), wo von einem sarazenischen Schiffe, das sich südlich der Loire in der Baie de Bourgneuf zeigte, gesagt wird, daß es den Beschauern fast als eine Mauer erschienen sei (ut murus pene ab intuentibus putaretur). Bis ins 12. Jahrhundert haben die Skandinavier schwerlich andere als ihre schnellen, offenen, spitz gebauten Schiffe, ihre „Langschiffe“ gebraucht. Vom beginnenden 13. Jahrhundert an erfahren wir aber von

einer anderen Schiffsart, der sogenannten Kogge (zuerst natürlich lateinisch: Coggo, Coggones), die dann für mehrere Jahrhunderte das beherrschende Schiff für die nordeuropäischen Gewässer darstellt. Es ist ein mehr kurz und breit, vorn und hinten rund gebautes, tiefergehendes Schiff mit Verdeck und durch Segel zu bewegen. Es hat sich mit seinen letzten Exemplaren bis fast in die Gegenwart erhalten; die friesischen Helgoländer sollen noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts mehrere derartige Schiffe besessen und sie auch mit dem Namen, den uns die mittelalterlichen Quellen so oft überliefern, bezeichnet haben. Die Mittelmeerländer haben dieses Schiff nie gekannt. Es ist wahrscheinlich, daß es friesischen Ursprungs ist und zwar den Friesen entstammt, die das heutige Nordholland bewohnten.

Es ist besonders auf drei Stellen hinzuweisen, die dieser Vermutung einen Halt geben. Die Annales Bertiniani auctore Hincmaro berichten zum Jahre 867: Rorigus, quem incolae, qui Cokingi novo nomine dicuntur, a Fresia expulerant etc. Die Stelle ist in den MS. I, 475[8] unter dem Namen des Prudentius von Troyes gedruckt, und dort ist der „neue Name“ nicht Cokingi, sondern Conkingi. Aber der neue, von Waitz gegebene Abdruck der Annales Bertiniani in den Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum hat auf besserer handschriftlicher Grundlage Cokingi. Daß die Leute, die den Normannenführer Rorik aus Friesland vertrieben und mit dem „neuen Namen“ Cokingi benannt wurden, Friesen waren, ist nicht zu bezweifeln. Auch liegt nahe, anzunehmen, daß ihr Sieg über die Normannen mit dem Namen Cokingi, der ja gerade in diesem Zusammenhange gebraucht wird, in Verbindung steht. Die Friesen haben sich mit höher und stärker gebauten Schiffen der normannischen Bedränger erwehrt, ähnlich wie einige Jahre später König Alfred.

Daß es sich bei dem Namen Cokingi um Schiffe handelt, und zwar um die seit etwa 1200 so oft genannte Kogge, wird noch wahrscheinlicher gemacht durch eine andere Überlieferung. Im Jahre 949 verleiht Kaiser Otto I. an den Bischof von Utrecht u. a. omnem censum qui vulgariter cogsculd nominatur (M. Dipl. I, 195[40]). Das Wort cogsculd ist nie anders verstanden worden als eine Schiffsabgabe, und diese Übersetzung ist zweifellos richtig. Daß es in der Hauptsache friesische Leute sind, die diese Abgabe zahlen, ist auch nicht zu bezweifeln, und zwar friesische Leute derselben Gegend, aus der Rorik durch die Cokingi vertrieben wurde. Also auch hier wieder werden wir auf holländische Friesen hingewiesen als auf diejenigen, die zuerst die Kogge gebrauchten.

Und nun haben wir noch einen direkten Hinweis darauf, daß friesische und normannische Bauart sich unterschieden. In den Annales Anglosaxonici (MS. XIII, 108) heißt es zum Jahre 897, völlig gleichzeitig niedergeschrieben: Þa het Alfred cyng timbran langscipu ongen þa æscas, þa wæron fulneah tu swa lange swa þa oðru. Sume hæfdon 60 ara, sume má. Þa wæron ægðer ge swiftran ge unwealtran ge eac hieran þonne þa oðru. Næron nawðer ne on Fresisc gescæpene ne on Denisc, bute swa him selfum ðuhte þæt hie nytwyrðoste beon meahten. „König Alfred befahl, Langschiffe zu bauen gegen die Eschen“ (die normännischen, nach englischer Ausdrucksweise „dänischen“ Schiffe), „die fast doppelt so lang waren als diese. Einige hatten 60 Ruder, einige mehr. Sie waren sowohl schneller, als weniger schwankend“ (fester im Wasser liegend), „als auch höher als jene.

Sie waren aber weder nach friesischer, noch nach dänischer Art gebaut, sondern so, wie der König glaubte, daß sie am brauchbarsten sein würden."

Ich will nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß sich ein Einwand erheben läßt gegen diese Auffassung. Nicht selten werden die kleinen, schnellen Schiffe der Friesen erwähnt. Gerade aus dieser Zeit, zum Jahre 885, berichten die Annales Fuldenses: Frisones, qui vocantur Destarbenzon, parvissimis, ut eis consuetudo, naviculis vecti supervenerunt contra Nortmannos. „Die Friesen, welche Testerbanter*) genannt werden, kamen mit den bei ihnen gebräuchlichen, ganz kleinen Schiffen gegen die Normannen heran."

Besonders die Annales Egmundani sprechen oft von den schnell herbei- oder davonrudernden Schiffen der Friesen und der Kennemer. Ich möchte in diesem Zusammenhange darauf hinweisen, daß die Bezeichnung naves dunenses (Dünenschiffe?), welche die Ann. Egmundani zum Jahre 1170 haben, soweit ich sehe, noch der Erklärung harrt. Aber die hier Friesen genannten Testerbanter sind, wenn sie überhaupt Friesen sind, doch ganz andere als die, welche aller Wahrscheinlichkeit nach als Cokingi bezeichnet werden. Bei den letzteren kann es sich nur um die nordholländischen oder um diejenigen Friesen handeln, die in der heutigen Provinz Friesland, nach deutscher Bezeichnungsweise Westfriesland, und im Groninger Land wohnen, also um die Friesen etwa von Ij bis zum Louwers, so weit das Bistum Utrecht die Friesen unter sich hatte. Auch ist es ja recht gut möglich, daß kleine und große, stark gebaute Schiffe von denselben Leuten, je nach dem Zweck, den man erreichen wollte, gebraucht wurden.

Daß die Kogge, das beherrschende Schiff des Mittelalters, friesischen Ursprungs ist, wird, ganz abgesehen von dem sprachlichen Charakter des Wortes, das doch wohl nur aus dem Friesischen hergeleitet werden kann, noch dadurch höchst wahrscheinlich gemacht, daß die Kogge nirgend so früh und nirgend so häufig erwähnt wird, wie gerade in friesischen Gegenden und gebraucht von friesischen Schiffern. Es geschieht besonders in den Nachrichten über die friesischen Kreuzzugsfahrten, die uns Emo, Menko und Oliverus erhalten haben. Diese Nachrichten belegen zugleich, daß die Friesen zu den kühnsten und unternehmendsten Seefahrern des Mittelalters gehörten.

Die direkte Fahrt vom Mittelländischen Meere in die nordeuropäischen Gewässer und umgekehrt ist im Altertum und im Mittelalter außerordentlich selten gemacht worden. Genuesen und Venetianer und andere Schiffer des Mittelmeeres treten diesseit der Bucht von Biscaya erst im 14. und 15. Jahrhundert auf. Die Normannen sind auf ihren Raubzügen einmal durch die Straße von Gibraltar gefahren. 862 zerstörten sie Luna (in der Nähe des heutigen Spezzia) und waren sehr enttäuscht, als sie erfuhren, daß die zerstörte Stadt nicht, wie sie geglaubt hatten, Rom sei. Durch ihre Pilgerfahrten und die Unternehmungen nach Unteritalien im 10. und 11. Jahrhundert ist ihnen dann die Kenntnis dieses Seeweges erhalten geblieben. Von ihnen scheint sie Adam von Bremen erlangt zu haben, der in seiner Hamburger Kirchengeschichte den Weg nach dem heiligen Lande um Europa herum beschreibt. Dann aber sind die Friesen und ihre unmittelbaren Nachbarn so ziemlich die einzigen Nordländer,

*) Testerbant ist ein Gau, der die Halbinsel zwischen unterer Waal und Maas, dann nördlich das Land bis zum Leck und südlich bis über Herzogenbusch hinaus umfaßt.

die wir auf diesem Wege finden. Die Kreuzzugsfahrten von 1147, 1189, 1217 suchen auf ihm ihr Ziel zu erreichen. Schiffe der Hanse sind nie ins Mittelmeer gefahren, ebensowenig in dieser späteren Zeit solche aus den skandinavischen Gebieten. Emo, der Mönch von Wittewierum, der uns so viele schöne Nachrichten über die friesische Kreuzfahrt von 1217 übermittelt hat, beschreibt genau die Einfahrt in den Hafen von Lissabon und setzt auseinander, daß man nach der Fahrt durch die Straße von Gibraltar stets der spanischen Küste folgen müsse, nie sich der afrikanischen nähern dürfe. Er und sein Nachfolger Menko bringen mancherlei selbständige Nachrichten über die Mittelmeergeschichte ihrer Zeit, die deutlich zeigen, daß man mit diesen Gebieten in direkter Beziehung stand. Und das Schiff, was diese Verbindung vermittelte, war die Kogge. Den Kreuzzug von 1217 unternahmen nach Emo die Friesen mit mehr als hundert derartigen Fahrzeugen. Allerdings waren das, nach Emos Nachrichten, wohl ausschließlich Ostfriesen (nach niederländischem Sprachgebrauch), Friesen aus den Gebieten östlich vom Vlie. Aber in Dartmouth (Devonshire), dem Sammelpunkt der Flotte, stieß man noch auf 112 Schiffe aus den rheinischen und holländischen Gegenden, an deren Spitze ein Graf von Wied und ein Graf von Holland standen. Es ist weitaus das ansehnlichste seemännische Unternehmen, das bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts von den Gewässern der Nordsee aus ins Mittelmeer hinein ausgeführt worden ist. Und den Kern dieses Unternehmens bilden Friesen.

Und diese scheinen nun auch in der Ausbreitung der Schiffahrt nach Osten eine wesentliche Rolle gespielt zu haben. Die Handelsverbindungen des karolingischen Reiches in dieser Richtung gingen über die Rheinmündungen. Was Wijk bij Duurstede bedeutete, brauche ich nicht hervorzuheben. Der Weg ist gekennzeichnet durch die Reise des Anschar, die er 826 von Frankfurt aus im Auftrage Kaiser Ludwigs des Frommen unternahm, die Dänen zu bekehren. Sie ging den Rhein hinab nach Utrecht, dann durch die Binnengewässer, mittels der Wattenfahrt immer innerhalb der Inselreihe zu den Rustringer Friesen an der Jade und von dort weiter nach Schleswig (dänisch Südjütland). Albert von Stade, der Chronist des 13. Jahrhunderts, beschreibt uns diesen Weg in seinem Itinerar: Trajectum. Ibi intra navem et descende usque Muthen et ita per mare in Stawriam et in Daciam. (Zu Utrecht besteige ein Schiff, fahre hinab nach Muiden und so übers Meer nach Stavoren und Dänemark.) Daß Leute aus dieser Gegend am frühesten Ostseehandel beteiligt waren, belegt die Tatsache, daß zusammen mit Kaufleuten aus dem sächsisch-westfälischen Gebiet solche aus Groningen und Utrecht zu den frühesten Händlern gehören, die auf der Ostseeinsel Gotland und in Rußland, und zwar schon in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts, also um die Zeit, wo ihre Landsleute Damiette in Ägypten belagern halfen, erwähnt werden. Der hansische Handel, der um diese Zeit seine Entwicklung beginnt, hat einen Hauptvorteil aus der Vermittlung des Warenaustausches zwischen dem nordöstlichen und dem südwestlichen Europa, zwischen den baltischen und den französisch-englischen Gebieten gezogen, und an diesem Warenaustausch sind friesische und andere niederländische Händler früh beteiligt gewesen. Daß die Beziehungen der Friesen östlich vom Vlie (ich begreife das stark sächsische Groningen mit unter die Friesen, was in diesem Zusammenhange gewiß gestattet ist) zu den baltischen Gebieten und speziell zu den wendischen Ländern, das will sagen, zu dem Gebiet von Hamburg

und Lübeck bis Stralsund und Rügen, lebhafte waren, belegen uns wiederum Emo und Menko und ihr Fortsetzer, die von der Korneinfuhr aus dem Osten (besonders in der Hungersnot von 1272) berichten, die von den großen Bränden in Hamburg und Lübeck 1285 mehr zu erzählen wissen als die Lübecker Stadtchronik selbst, und die sonst zahlreiche Nachrichten bringen, die nur durch solche Beziehungen ihre Erklärung finden.

Die Niederlande standen aber noch in anderer Weise zu diesem Handel in Beziehung. Wir haben vom Jahre 1226 die Nachricht, daß Köln, Tiel und Genossen sich wehrten gegen den Eintritt der Lübecker und Hamburger in die Verbindung, die sie in London hatten. Utrecht und Tiel waren seit dem 10. Jahrhundert allmählich an die Stelle von Wijk bij Duurstede getreten, Köln in direkten Handels- und Schiffahrtsverkehr mit England. Der Widerstand hat seinen Grund darin, daß die Lübecker und Hamburger im Handel mit baltischen Waren und nach den baltischen Ländern Konkurrenten waren. Solange Hamburg und Lübeck nicht vorhanden oder nur unbedeutend waren, hatten westfälische und rheinische Händler diesen Verkehr von der Ostsee her über Land und dann wieder den Rhein hinab nach England betrieben. Jetzt verfrachtete man von Hamburg direkt nach England. Der Streit hat geendet mit der Zulassung der Hamburger und Lübecker, und damit hängt wohl der Niedergang Tiels zusammen, dessen Markt und Kaufleute Alpert so drastisch zu schildern weiß.

Nun sind es aber aller Wahrscheinlichkeit nach wiederum Niederländer gewesen, die zuerst den direkten, den Seeweg in die Ostsee benutzt haben. Soweit Hamburg und Lübeck an dem ost-westlichen Verkehr beteiligt waren (und sie waren durch Jahrhunderte seine vornehmsten Stapelplätze), ist derselbe während des ganzen Mittelalters fast ausschließlich zwischen beiden Städten über Land, zum Teil mit Benutzung des Stecknitzkanals, des sogenannten „Grabens", vor sich gegangen. Im Jahre 1251 werden zum erstenmal „Umlandsfahrer" erwähnt. Sie werden erwähnt in einem Privileg, das der König Abel von Dänemark gibt, und das im Original im Stadtarchiv von Kampen bewahrt wird. Das Stadtarchiv von Utrecht hat ein Transsumpt, das die Utrechter sich von den Minoriten in Lund (Schweden, damals Dänemark) haben ausstellen lassen. Diese beiden Städte waren also sicher am Inhalt des Privilegs nahe beteiligt. Was Umlandsfahrer (omme land) sind, habe ich in meinem Buche über den lübeckischen Vogt auf Schonen eingehend auseinandergesetzt, und kann keinem Zweifel unterliegen. Es sind Schiffer und Händler, die um Jütland herum und durch Kattegat und Sund die Südwestecke des jetzigen Schwedens, die schonensche Halbinsel von Skanör und Falsterbo, erreichen, während der sonst übliche Weg dorthin von Westfalen und dem ganzen Rheingebiet, auch vom niederländischen her, über Lübeck ging. Das fragliche Privileg und andere Urkunden zeigen, daß die Umlandsfahrer von Falsterbo und Skanör aus auch östlich fuhren, also in direkter Reise den Verkehr zwischen Nordsee- und Ostseeländern vermittelten. Daß diese Dokumente ihren Ursprung nehmen von Orten aus, die heute völlig verödet sind, und die nur noch der Geschichtsforscher kennt, hat seinen Grund darin, daß hier am Südende des Sundes vom Ende des 12. bis über die Mitte des 16. Jahrhunderts hinaus ein überaus ergiebiger Heringsfang betrieben wurde, und daß Fischerei

und Fischhandel und die Lage der Halbinsel an der Grenze zweier Meere sie vom 13. bis zum 15. Jahrhundert zu einem wichtigen Umschlagsplatze zwischen baltischen und westlichen Waren und für die dänischen Lande machten. Es ist gewiß einem Fortschritt in der Entwicklung der Schiffahrt zuzuschreiben, den wir aber nicht näher zu erkennen vermögen, daß der direkte Verkehr den geteilten seit dem 15. Jahrhundert zu verdrängen anfing.

Die Umlandsfahrer gehören nun sämtlich niederländischen Orten an, aber doch nur gewissen Teilen der Niederlande. Es sind stiftutrechtsche, gelderländische und ostfriesische (dieses Wort immer im niederländischen Sinne gebraucht) Orte, die erwähnt werden, von den gelderländischen nur der See nahe oder an der Yssel gelegene. Und da zeigt sich nun eine deutliche Spaltung in der niederländischen Handels- und Schiffahrtswelt. In einem undatierten Briefe, von dem so gut wie sicher ist, daß er der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts angehört, bedanken sich Kampen und Zwolle (also stiftutrechtsche, overijsselsche Städte) bei Lübeck, dessen Trese den Brief bewahrt, daß diese Stadt die alte Ordnung aufrecht erhalte und den Friesen nicht die Fahrt auf der Ostsee, den Gotländern nicht die auf der Nordsee gestatte. Es wird hier völlig klar, was übrigens auch sonst zu belegen ist, daß nur den Umlandsfahrern und den Lübeckern nebst Genossen nach der Auffassung der Zeit die Fahrt auf Ost- und Westsee zugleich gestattet war. Die Friesen, die hier ausgeschlossen werden, und zwar ausgeschlossen werden im Einvernehmen zwischen niederländischen und wendischen Städten, können nicht Ostfriesen sein, denn wir finden noch 1316 Stavoren unter den Umlandsfahrern. Es kann sich hier nur um die Friesen westlich und südlich vom Vlie handeln, wenigstens in der Hauptsache um diese. Sie treten damit zum erstenmal klarer als eine selbständige Gruppe in die europäische Verkehrsgeschichte ein.

Und diese Stellung hat sich nun im Laufe des 14. Jahrhunderts mehr herausgebildet. In der bekannten Kölner Konföderation vom 11. November 1367, die im „Hansesaal“ der großen Rheinstadt zum Abschluß kam, traten hansische Städte des Ostens zusammen mit Kampen, Harderwijk und Elborg, also mit Orten, die zu den Umlandsfahrern zu zählen sind, aber auch mit Amsterdam und Briel. Es handelte sich um eine gemeinsame Vertretung der Rechte des Kaufmanns im Sunde und auf Schonen, die vom dänischen König Waldemar Atterdag schwer verletzt worden waren. In gemeinsamem Kriege ist der König überwunden, aus dem Reiche vertrieben und dieses zum Stralsunder Frieden vom 25. Mai 1370 genötigt worden. Die Rechte des Kaufmanns sind neu befestigt und auch niederländischen Städten eine Reihe von Freibriefen teils neu gewährt, teils bestätigt worden. Aber zu einer Einigung aller gegenwärtig niederländischen Städte, etwa in gemeinsamer Zugehörigkeit zum hansischen Bunde, hat dieses glücklich durchgeführte gemeinsame Unternehmen nicht geführt. Die Städte Amsterdam, Briel, Zierikzee, Enkhuisen und die Insel Wieringen, die im Besitz von schonenschen Privilegien waren, sind doch nie Mitglieder des Hansebundes geworden und ebensowenig das ebenfalls in Schonen berechtigte, in Westfriesland gelegene Hindelopen. Anderseits tritt die Zugehörigkeit gewisser overijsselscher, geldernscher und (nach deutschem Gebrauch) west- (nach niederländischem) ostfriesischer Städte zur Hanse immer deutlicher hervor und wird, wenn auch nicht ohne Schwankungen, festgelegt. Es sind Kampen, Zwolle und Deventer auf overijsselschem, Harderwijk,

Elborg, Zütphen, Doesborg, Doetinchem, Arnheim, Nymwegen, Venlo, Roermonde, Tiel und Zaltbommel auf geldernschem, Stavoren, Sneek, Bolsward und Groningen auf friesischem Gebiet. Es hat nicht lange gedauert, so bildete sich nach zeitweisem Zusammengehen der schon im 13. Jahrhundert hervortretende Gegensatz immer schärfer und deutlicher heraus, einerseits als Nachfolger der „Friesen" jenes Kamper und Zwoller Briefes, die Holländer, Seeländer und einzelne Friesen vom Lande östlich des Vlie, anderseits die Hanse und die zu ihr gehörigen niederländischen Orte, besonders natürlich die Ostseestädte unter Lübecks Führung. Der Grund des sich verschärfenden Gegensatzes ist und bleibt, daß jene, und vor allem die Holländer, mehr und mehr in den Ostseehandel eindringen, immer häufiger sich in der Ostsee zeigen und Lübeck und seine Nachbarstädte aus einem ihrer gewinnreichsten Betriebe zu verdrängen drohen.

Dieser Gegensatz hat sich im 15. Jahrhundert einmal zu offener Fehde zugespitzt, 1438 bis 1441. In dem langen, schweren Kriege, den die Hanse 1426 bis 1435 mit dem dänischen König Erich von Pommern führte, hatten die Holländer (unter diesem Namen werden die bezeichneten Niederländer durchweg von den Hansen zusammengefaßt) den König vielfach unterstützt, besonders aber die Zeit benutzt, um die durch den Krieg gehemmten Hansestädte noch mehr aus dem Ostseehandel zu verdrängen. Es bleibt die ständige Signatur des nächsten Jahrhunderts, daß die Holländer die vielfachen Zwistigkeiten der Hanse mit den nordischen Machthabern zu einer Erweiterung ihres Einflusses und ihres Handels ausnutzen und darin von diesen unterstützt werden, da es besonders den dänischen Herrschern erwünscht sein mußte, ein Gegengewicht gegen die beherrschende Handelsstellung der Hansestädte zu gewinnen. Diese dagegen suchen aus der Abhängigkeit, in die sie gelegentlich die nordischen Mächte zu bringen vermochten, dadurch Vorteil zu ziehen, daß sie diese zu einer Beschränkung holländischen Handels und holländischer Schiffahrt oder geradezu zu einem Verkehrsverbote bewegen. Die Feindschaft der Lübecker und Holländer drückte sich schon um diese Zeit durch populäre Schimpfnamen aus, mit denen man sich gegenseitig bedachte: Badequaste (Lübecker) und Hasenkoppe (Holländer). Der Kopenhagener Friede von 1441 beschloß unter dänischer Vermittlung den Krieg, der besonders in der Form beiderseitiger Kapereien geführt worden war. Die Holländer blieben zweifellos im Vorteil, da die Lübecker ihre Forderung, die gleichsam eine Bedingung für die dem dänischen König Christofer von Baiern bei seiner Thronbesteigung geleistete Hilfe gewesen war, nämlich die Holländer von der Ostsee auszuschließen, nicht durchzusetzen vermochten, also alles beim alten blieb. Sie schienen ihr Ziel erreichen zu sollen, als sie 1523 den letzten Unionskönig Christian II. aus seinem Reiche vertrieben und von den Nachfolgern Friedrich I. von Dänemark und Gustav Wasa von Schweden weitgehende Rechte, von letzterem sogar ein Verbot alles „holländischen" Handels erlangten. Aber die gegebenen Versprechungen wurden nicht gehalten, und als Lübeck unter Jürgen Wullenwever sie mit seinen Nachbarstädten in der Grafenfehde zu erzwingen suchte, zeigte sich die vorhandene Kraft so großem Beginnen nicht gewachsen. Die Städte mußten froh sein, im Hamburger Frieden von 1536 wenigstens in Dänemark-Norwegen den Hauptbestand ihrer alten Privilegien zu retten. Zu Schweden gerieten sie in ein dauerndes Feindschaftsverhältnis. An eine Ausschließung der Holländer von der Ostsee konnte nicht wieder gedacht werden. Schon bei den Ver-

handlungen in Kopenhagen im Jahre 1532 fielen von seiten der holländischen Gesandten Worte, wie sie später durch Hugo Grotius weltkundig geworden sind: „Gott und die Natur haben die Navigation zur See frei gemacht."

Wie der Verkehr der Niederländer im Laufe des 16. Jahrhunderts in der Ostsee gewachsen ist, und wie er sich auf die einzelnen Orte verteilte, darüber geben die Sundzollregister, die eine der wertvollsten Quellen für die Handelsgeschichte Europas darstellen, reichen Aufschluß. Nach den vereinzelten Rechnungen aus den Jahren 1497, 1503, 1528 sind sie von 1536 an mehr als zur Hälfte, von 1574 ab aber mit der einzigen Ausnahme des Jahres 1659, wo die Schweden den Sund beherrschten, bis zur Aufhebung des Sundzolles (1857) in ununterbrochener Folge erhalten. Da zum ursprünglichen reinen Schiffszoll im Laufe des 16. Jahrhunderts als Baken-, Feuer-, Last- und andere Gelder neue Auflagen traten, die von den Waren erhoben wurden, bieten diese Aufzeichnungen eine fast erdrückende Fülle von Belehrung. Die Zahl der den Sund passierenden Schiffe hob sich von 795 im Jahre 1497 auf 2731 im Jahre 1560 und auf 6465 im Jahre 1587. Letztere Zahl war allerdings eine außergewöhnlich hohe, die im 16. Jahrhundert nur noch einmal (1597) wieder erreicht worden ist. Der Grund dieses gewaltigen Aufschwunges liegt in der Entwicklung des Verkehrs mit Ostseeprodukten (besonders Getreide und Schiffbauartikeln) nach Spanien und Portugal, die durch die erhöhte maritime Tätigkeit dieser Länder und die in ihnen in Umlauf gebrachten Edelmetalle veranlaßt wurde. Die hohe Frequenz des Jahres 1587 steht in unmittelbarem Zusammenhange mit den Rüstungen für die Armada. Die Niederländer hatten an diesem Aufschwunge den Löwenanteil. Von den 795 Schiffen des Jahres 1497 waren 492 niederländische, von 1222 im Jahre 1503 niederländische 790, usw. durch das 16. und 17. Jahrhundert, so daß die Niederländer nur selten unter die Hälfte herabsinken, meistens ungefähr zwei Drittel betragen. Dazu fuhren in immer steigendem Maße fremde Schiffe für niederländische Rechnung, und die niederländischen Schiffe, ursprünglich überwiegend von geringerem Tonnengehalt, wurden im Laufe der Zeit den hansischen ebenbürtig.

Eigentümlich ist, wie die niederländische Schiffahrt sich auf die einzelnen Gegenden verteilt. Von den 495 Schiffen des Jahres 1497 gehören 190 in die Orte des Waterlandes (des Südostens von Nordholland, nördlich von Amsterdam) und 101 nach Enkhuisen; dann erst folgt Amsterdam mit 75, weiter ter Schelling mit 36, Hoorn mit 25, Stavoren mit 21 Schiffen usw. Von den hier nicht zu den Niederländern gerechneten overijsselschen Städten stammen 75 Schiffe, davon 69 von Kampen. Von den 790 Niederländern des Jahres 1503 sind 332 Waterlander, 125 von Enkhuisen, 116 von Amsterdam, 44 von Hoorn, 37 von Dordrecht usw.; die Overijsselschen sind in diesem Jahre auf 50 zurückgegangen, davon 48 aus Kampen. Im Jahre 1528 sind über die Hälfte (54,6 Prozent) der Durchfahrenden Waterlander, das kleine Ransdorp („Rarop" der Register) ist allein mit 67 vertreten; von Kampen sind noch 4. Man sieht, wie die zur Hanse haltenden Niederländer aus diesem Verkehr, der, wie mehrfach betont worden ist, für das 16. und auch noch für das 17. Jahrhundert weitaus der wichtigste von allen war, verschwinden und die Holländer an ihre Stelle treten. Man sieht auch, wie die ganz überwiegend bäuerliche, wenig städtische Bevölkerung Nordhollands Hauptträger und festeste Stütze der meerbeherrschenden

niederländischen Seeschiffahrt ist. Zaandam ist ein Dorf des Waterlandes, und um die Zeit, als Peter der Große dort den Schiffbau lernte, und noch lange später war Broek int Waterland das Buenretiro der ausgedienten niederländischen Schiffskapitäne. Mochte sich auch Amsterdam zum Sitz des Geschäfts entwickeln und mehr und mehr die ländlichen Schiffer für seine Rechnung fahren lassen, diese waren es doch, welche die Niederländer an die Stelle der Hanse setzten.

Mit mehr Glück hat die Hanse ihre Stellung im norwegischen Handel behauptet. In Bergen sind bis zu den Zeiten des 30jährigen Krieges von den fremden Schiffen durchweg mehr als 80 Prozent hansische. Erst dieser unheilvolle Krieg, der mehrere deutsche Seestädte direkt heimsuchte, ihnen allen das Hinterland raubte, hat die leitende Stellung der Hanse in Bergen zu Fall gebracht. Im Jahre 1624/25, als der Krieg Niedersachsen zu erfassen begann, liefen noch 103 hansische Schiffe in Bergen ein, 1639/40 nur noch 25. Um diese Zeit war es entschieden, daß Amsterdam für lange Zeit nicht nur der Markt für alle indischen und Mittelmeer-, sondern auch für die gesamten nordeuropäischen Produkte sein sollte, und nicht nur das, sondern auch der Platz, wo der deutsche Seefahrer Erwerb und Beschäftigung suchte. Es ist eine lange, aber in sich fest geschlossene Entwicklung, die den kleinen friesischen Winkel zwischen der Südersee und dem offenen Meere an die Spitze des europäischen Handels und der europäischen Schiffahrt brachte. Trotz seiner geringen Zahl und trotz der Zerrissenheit seiner Wohnsitze, die keine politische Einheit hat aufkommen lassen, hat doch auch der friesische Stamm seine Zeit gefunden, in der er in leitender Stellung an der Gestaltung der Weltgeschichte teilgenommen hat.



Meinungsaustausch.

I.

Flaggschiffe und ihre taktische Stellung.

(Mit 1 Skizze.)

Die unmittelbare Veranlassung zur Niederschrift der nachstehenden Betrachtung gab mir die Lektüre des Artikels „American Naval Policy“ („Marine-Rundschau“, Juli 1905), in welchem der gleichnamige Aufsatz des Commanders Bradley A. Fiske aus den „Proceedings of the United States Naval Institute“ besprochen wird. Den Seeoffizier wird aus dem interessanten Inhalt neben vielem anderen der Teil wegen seiner Originalität besonders überrascht haben, in welchem das Flaggschiff und seine Stellung während des Gefechts behandelt wird. Da die Ansichten hierüber mit dem Herkömmlichen vollkommen brechen, verdienen sie besondere Beachtung und Prüfung auf ihren Wert. Sie seien zunächst in der Form, wie sie die Besprechung in der „Marine-Rundschau“ wiedergibt, hier angeführt:

„Um dem Führer die Möglichkeit zu geben, die Schlacht zu leiten, d. h. das Terrain und die kämpfenden Schiffe zu übersehen, muß für ihn ein entsprechender Aufstellungsort geschaffen und gleichzeitig ausreichend geschützt werden. Bis jetzt ist durch die Kommandotürme für die Kommandanten und deren unmittelbares Hilfspersonal gesorgt: für den Admiral ist kein besonders gesicherter Platz vorgesehen, von welchem aus er die nötige Übersicht hat. Dabei kommt in Betracht, daß nach den bisherigen Ansichten gerade das Flaggschiff den Angriff auf sich vereinigen wird. Fiske fordert daher besonders gebaute Flaggschiffe, groß und schnell, mit starkem Panzerschutz, aber leicht armiert, mit einer hoch angeordneten Aufstellung für den Admiral und 200 Fuß hohen Signalmasten, über dem Schornsteinrauch. Diese Flaggschiffe sollen nicht in die Schlachtlinie genommen werden, sondern seitlich stehen.“

Man wird der Forderung unbedingt recht geben, daß für den Führer ein entsprechender Aufstellungsort zu schaffen ist. Dieser muß eine freie Umsicht gewähren und stark geschützt sein. Auf keinem der modernen Flaggschiffe ist diesem Rechnung getragen. Den Signalmitteln und dem Platz, von welchem aus sie bedient werden, ist vielleicht ein breiterer Raum als auf anderen Schiffen gewährt. Er entspricht aber in der Hauptsache Friedensbedürfnissen und hat für den Ernstfall keine Bedeutung.

Der Panzerschutz der Flaggschiffe ist in der Regel derselbe wie der ihrer Schwesterschiffe. Reichen dort die Kommandostände kaum aus, um das zugewiesene Personal im Gefecht aufzunehmen und ihm den Platz und die Übersicht zu geben, welche sie brauchen, so ist dieser Übelstand auf den Flaggschiffen doppelt empfindlich. „Sicherheitsstellung in Feuerlee vom Kommandoturm“ ist die Losung, mit welcher der Führer mit seinem Stabe abgespeist wird. Wenn ein Schiff einer Klasse zum Flaggschiff beim Neu- oder Umbau bestimmt wird, so zerbricht man sich den Kopf darüber, woher die Räume nehmen zur Unterbringung des Führers mit seinem Stabe. Gewiß wichtige Fragen für Friedensperioden und auch für den Ernstfall, denn einer gesundheitsgemäßen, den billigen Anforderungen des Lebens Rechnung tragenden Unter-

bringung ist stattzugeben. Daß aber der Führer auch im Gefecht, dann, wenn in kurzen Momenten alles von seinem Geist und Körper verlangt wird, seine zweckentsprechende Unterkunft findet, kommt bei den bisherigen Flaggschiffstypen kaum zum Ausdruck.

Die Schwierigkeit der Lösung dieser Fragen verkenne ich keineswegs. Jedes Schiff ist ein Kompromiß zwischen allen möglichen Forderungen; zu ihrem vollen Recht kommt der Allgemeinheit zuliebe eigentlich keine. Dasjenige Schiff ist am zweckentsprechendsten konstruiert, bei welchem die Werte der einzelnen Sonderinteressen in einem gesunden Verhältnis zueinander stehen. Selbstverständlich ist dies Verhältnis abhängig von dem Zweck, welchem das Schiff dienen soll. Mit der Ansicht des Commanders Fiske kann man sich demnach wohl einverstanden erklären, daß die Flaggschiffe unter den Linienschiffen eine Sonderstellung einzunehmen berechtigt sind, bei welchen das Verhältnis der einzelnen Werte zugunsten eines geschützten Standortes für den Führer sich etwas verschiebt. Der Panzer würde also einen Gewinn haben müssen, welcher vornehmlich von der Artillerie oder auch von der Torpedowaffe herzunehmen wäre. Fiske geht hierin nur meines Erachtens viel zu weit, indem er die Artillerie vernachlässigt. Er verlangt von dem Flaggschiff, daß es einen starken Panzerschutz und einen hoch angeordneten, selbstverständlich ebenfalls stark gepanzerten Aufstellungsort für den Admiral aufweise. Damit die Gewichte hierfür erübrigt werden, begnügt er sich mit einer leichten Armierung. Ich finde, daß die Verhältniszahlen der Werte damit den rationellen Boden verlassen haben. Ein solches Schiff ist einseitig entwickelt und weist dementsprechend bei einem Vorzug viele Schwächen auf. Es ist zunächst ein artilleristischer Krüppel, welcher von jedem anderen Linienschiff oder Panzerkreuzer durch Geschosse zugedeckt werden kann, ohne sich die Angreifer vom Leibe halten zu können. Die beste Abwehr ist stets der Angriff gewesen. Die leichte Armierung des Fiskeschen Flaggschiffes wird zum Schweigen gebracht werden können, selbst wenn sie gut geschützt ist. Dann ist aber das Schiff dem Angriff der Torpedowaffe schutzlos preisgegeben.

Ein Grund Fiskes für die Forderung, den Aufenthaltsort des Führers besonders kräftig zu schützen, war der, daß gerade das Flaggschiff den Angriff auf sich vereinigen und daher zunächst die schwersten und zahlreichsten Beschädigungen erhalten wird. Die Annahme ist ohne Zweifel eine richtige. Sie rechtfertigt aber das Bestreben, das Flaggschiff möglichst unauffällig zu machen, d. h. den anderen Schiffen der Linie gleich. Stellen die Flaggschiffe einen besonderen Typ dar, so fallen sie sofort ins Auge und machen es dem Gegner leicht, sein Feuer zu konzentrieren. Aus demselben Grunde scheint mir der Vorschlag, dem Flaggschiff besonders hohe Masten zu geben, nicht nachahmenswert. Das heißt ja geradezu, das Feuer des Feindes herausfordern! Die Begründung für die hohen Flaggschiffsmasten kann nicht als stichhaltig anerkannt werden. Sie sollen so hoch sein, daß die Signale frei vom Schornsteinrauch sichtbar sind. Ich meine, dieser Forderung müssen die Masten eines jeden Schiffes gerecht werden, wenn anders der Signalverkehr auch während der Schlacht aufrecht erhalten werden soll.

Nach dem Gesagten komme ich zu dem Schlusse, daß es falsch ist, einen besonderen Flaggschiffstyp zu entwickeln. Das Flaggschiff muß ein Schwesterschiff seiner

Division sein. Daß es ein Anrecht auf besondere Ansprüche hat, ist vorhin bereits zugegeben worden. Der Panzer für den Stand des Führers kommt mit der Forderung an Raum und Gewicht. Es fragt sich nun, wie kann dieser Forderung am praktischsten, d. h. in einer Weise, daß andere Werte keinen ins Gewicht fallenden Verzicht leisten müssen, Rechnung getragen werden?

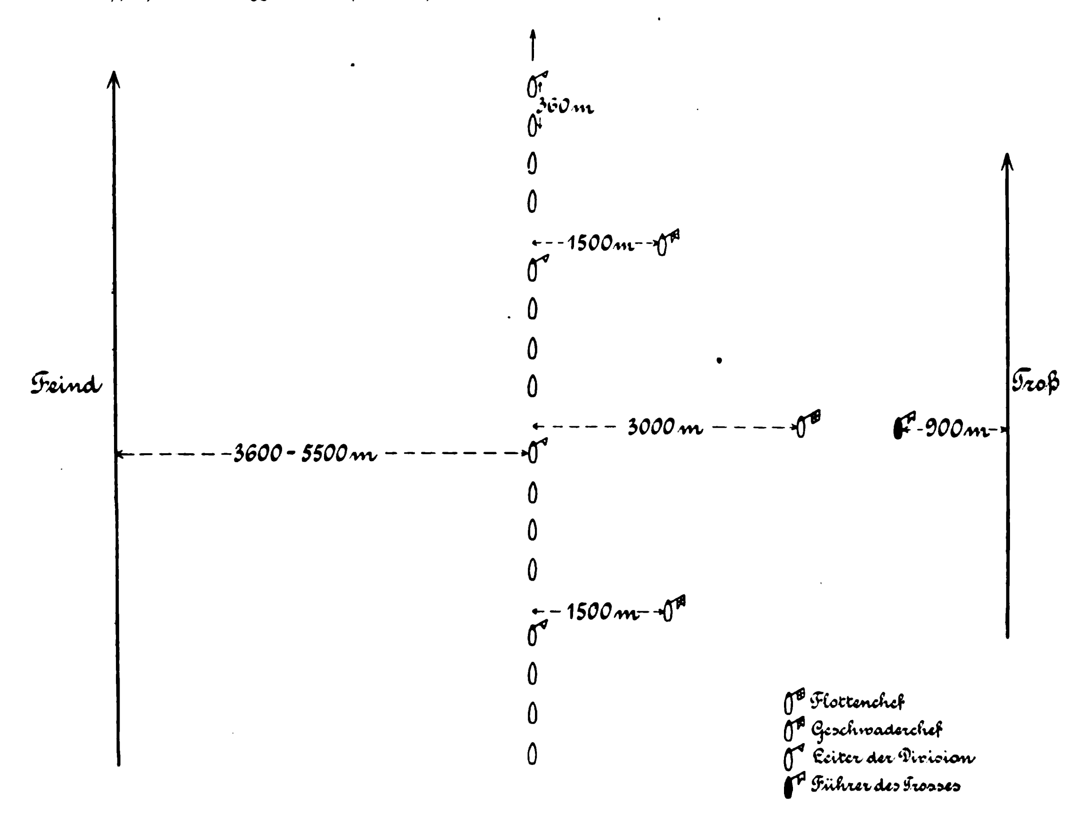
In dieser Zeitschrift ist gelegentlich der Diskussion über Kommandotürme der Vorschlag gemacht, zwei Kommandotürme mit gemeinsamer Mittelwand anzuordnen. Von diesem Zwillingsturm ist nach dem Vorschlag der zurückliegende der höhere, so daß das Gesichtsfeld über den vorderen Turm hinweggeht. Dieser hintere Turm scheint mir der gegebene Standort des Führers mit seinem Stabe zu sein. Er müßte auf Flaggschiffen besonders geräumig und stark erbaut werden. Der Zuwachs an Gewicht würde am besten in einer geringfügigen Deplacementssteigerung gewonnen. Ist diese nicht wünschenswert, so müßte durch Verringern der leichten Artillerie, der Munitionsdotierung oder Torpedowaffe Gewicht erspart werden. Den Einbau eines besonderen, dritten Admiralturmes möchte ich aus drei Gründen für falsch erklären:

1. Das Mehr an Gewicht und Raum ist ein bedeutendes, denn man muß nicht nur den Turm, sondern auch seinen Unterbau berücksichtigen.
2. Drei Türme bieten eine übertrieben große Zielfläche.
3. Der Charakter des Flaggschiffes tritt nach außen hin hervor.

Wenn ich diesen letzten Punkt wieder hervorhebe, so geschieht es in der Überzeugung, daß man im Ernstfalle alles vermeiden wird, was als äußeres Zeichen das Flaggschiff kenntlich macht. Wie im Burenkriege als erste Lehre die gezogen wurde, daß der Offizier vor dem Feinde kein ihn kenntlich machendes Abzeichen tragen darf, so muß auch meiner Ansicht nach im Kriege eine jede Admiralsflagge verschwinden. Es dürfte sich empfehlen, gelegentlich der Friedensübungen die Admiralsflaggen niederholen zu lassen, da mit ihnen ein Richtmark für Freund und Feind verschwindet. Außerdem scheint mir noch ein anderer Grund diese Maßnahme zu rechtfertigen: Bei der Infanterie wird allgemein streng darauf gehalten, daß der Offizier in der Schützenlinie liegt oder kniet, jedenfalls nicht steht. Wäre der Mann von Friedensübungen her gewöhnt, den Offizier beim Angriff stehen zu sehen, so würde es im Ernstfalle auf ihn unwillkürlich einen moralisch niederschlagenden Eindruck machen, wenn er sieht, daß seine Führer sich ebenfalls vor den einschlagenden Geschossen hinwerfen. Etwas Ähnliches, wenn auch nicht so intensiv, mag mancher Mann empfinden, welcher im Angesicht des Feindes es zum erstenmal sieht, wie das Führerzeichen seines Admirals verschwindet.

Als Hauptvorwurf gegen die rückständige Seetaktik stellt Commander Fiske das Verbleiben des Führers innerhalb der Schlachtlinie und an deren Spitze hin. Dort könne er nichts sehen und daher nicht leiten. Eine Leitung von der Spitze der Schlachtlinie aus sei auch nur für die erste kurze Zeit möglich. Der Feind werde schon dafür sorgen, daß der Führer dort nicht lange vorhanden sei. Ferner könne der leitende Befehlshaber, welcher alles übersehen müsse, seine Dispositionen nicht treffen an einer Stelle, wo er durch die Gefechtstätigkeit seines Schiffes fortwährend gestört werde. Schließlich dürfe er nicht durch das Schiff, auf welchem er sich befände, und durch dessen Stellung in der Kampflinie an einen bestimmten Platz gebunden sein.

Fiske fordert daher, daß die Leitung auf besonders gebauten Schiffen, wie sie oben besprochen wurden, außerhalb der Linie zu postieren sei, in einer Weise, wie sie die nachstehende Skizze veranschaulicht:



Auf den ersten Blick hin hat diese Postierung des Führers außerhalb der Linie manches Bestechende an sich, zumal die Gründe alle einleuchtender Natur sind. Bei näherer Überlegung scheint es mir aber, daß der Forderung ein reichlich weiter Mantel von Theorie umhängt. Ich glaube, in der Annahme nicht fehlzugehen, daß Parallelen, welche mit den Verhältnissen des Landkrieges gezogen wurden, einen wesentlichen Anteil an dem Vorschlage für die taktische Stellung der Flaggschiffe haben. See- und Landkrieg wandeln aber in manchem so verschiedene Bahnen, daß sich Parallelen nicht überall ziehen lassen.

Versetzen wir uns ein und einhalb hundert Jahre zurück, so sehen wir die geschlossenen, kompakten Infanteriemassen, die Führer an der Spitze, in breiter Front zum Angriff vorgehen. Selbst die oberste Leitung zögerte nicht, voranzuschreiten, wenn es galt, alles einzusetzen. Heute bleibt jeder Offizier, der sinngemäß zur höheren Leitung gehört, mit Recht hinter der Front zurück, um von dort aus seine Truppen zu dirigieren. Hat nun Fiske recht, wenn er diese Wandlung der Verhältnisse auf die Seeschlacht übertragen will? Ich komme zu einer unbedingt verneinenden Antwort. Die Verhältnisse sind zu grundverschieden von denen der Landschlacht. Betrachten wir

zunächst die Zahl der Kampfeinheiten und die Ausdehnung des Kampffeldes. In beiden ist die moderne Landschlacht der in noch so großem Maßstabe gedachten Seeschlacht so vielfältig überlegen, daß ein Vergleich von selbst in sich zusammenfällt und die Übertragung der Bedingungen von dem einen auf das andere unmöglich macht.

Die Schlachtenleitung zu Lande muß weit außerhalb der viele Kilometer breiten Angriffsfront stehen, auf einem Platze, welcher für den Nachrichtenaustausch nach allen Richtungen hin möglichst gleichmäßig günstig gelegen ist, d. h. am Knotenpunkt der Hauptverkehrsstraßen. Von dort aus setzt sie in großzügiger Weise ihre nächsten Unterverbände an, welche, reich an jeder Art von Truppengattung, noch immer eine solche Macht darstellen, welche der einheitlich taktischen Leitung widerstrebt. So gliedern sich die Armeen in Armeekorps, von den Korps werden die Divisionen, von diesen die Brigaden abgezweigt. Aus dem Brigadeverband schiebt sich das Regiment heraus, das sich in Bataillone auflöst. Und selbst das Bataillon gibt seinen engsten Verband auf, um der Kompagnie die Freiheit des Handelns beim Vorstoß zu gewähren. Diese scheinbare Auflösung aller Verbände in kleine und kleinste Truppenmengen erfordert es, daß hinter der fechtenden Front die straffe Hand bleibt, welche den inneren Zusammenhang bis wieder hinauf zur obersten Leitung aufrecht erhält.

Eine solche Auflösung der Kräfte kennt die Seeschlacht nicht. Die Grundbedingung für ihren Erfolg ist das Zusammenhalten der Schiffe unter der unmittelbaren Leitung und Initiative des Führers. Dies Zusammenhalten ist möglich wegen der geringen Zahl der Kampfeinheiten und notwendig wegen der raschen Aufeinanderfolge der taktischen Handlungen und des steten Wechsels in der Gefechtslage, welche zur Entscheidung nur Sekunden lassen und, ich möchte sagen, ein fast mechanisches Reagieren verlangen. Am Lande ist wegen der Marschbewegungen mit ganz anderen Zeiten zu rechnen. Dort wird mit Reserven gearbeitet, ein Begriff, welchen die Seeschlacht nicht kennt, da sie von vornherein alle Kräfte einsetzt. Der Führer der Seeschlacht ist, wenn diese sich entwickelt hat, lediglich taktisch tätig, im Gegensatz zum Heerführer, welcher dauernd im großen Maßstabe taktisch und strategisch handeln muß, da sein Angriffsobjekt nicht derart scharf begrenzt ist wie eine feindliche Flotte.

Auf Grund solcher Gegenüberstellungen, welche leicht noch weiter auszubauen sind, erscheint es mir ungerechtfertigt, die Lehre aus der modernen Landschlacht ziehen zu wollen, daß auch beim Seegefecht die Führer nicht im Feuer stehen dürfen. Wenn auch die Seeschlacht in ihren Folgen unbedingt der größten Landschlacht gleichkommt, in dieser Beziehung sie sogar übertreffen kann, so darf man doch die rein taktischen Handlungen während der Schlacht nicht mit denen vergleichen, welche sich im Verlaufe eines Kampfes zweier Heere ergeben.

Nach diesen Vergleichen komme ich zur Untersuchung der Frage, ob in seemännisch-taktischer Hinsicht die Postierung der Flaggschiffe außerhalb der Linie als eine günstige zu bezeichnen ist. Die Geschichte lehrt uns, daß Seeschlachten in der Nähe der Küsten geschlagen werden. Der Grund ist die Schwierigkeit des Auffindens des Gegners auf der freien See. Begrenzte Meeresteile oder Küstengewässer werden daher in der Regel das Operationsfeld abgeben. Damit taucht sofort der Begriff von navigatorischen Schwierigkeiten auf, welche unmittelbar auf die taktische Gestaltung der Schlacht einwirken können und uns einen ähnlichen Begriff geben wie denjenigen der „Stellung“, welcher in der Landschlacht eine so wichtige Rolle spielt.

Es liegt auf der Hand, daß die Navigierung einer Gefechtslinie in der Nähe von Untiefen nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten und große Verzögerungen von einem Schiffe aus geleitet werden kann, welches mehrere tausend Meter außerhalb der Linie steht. Ja, wenn es die Navigierung allein wäre! Aber es handelt sich um eine Navigierung, welche mit der Taktik Hand in Hand gehen soll. Beide sollen einander auf den leisesten Druck hin verstehen. Wie würde dieser Anforderung der Signalverkehr gerecht, der, wenn auch noch so sorgfältig ausgebildet, doch nicht dieses feine Maß von gegenseitigem Verständnis bewerkstelligt? Als Vorteil muß anerkannt werden, daß die Navigierung auf dem außerhalb des Kampfes stehenden Flaggschiff eine ungestörtere sein wird. Der Vorteil wird aber dadurch hinfällig, daß der Konnex mit den Schiffen, für welche navigiert wird, fehlt. Der Admiral gehört deshalb in die Linie hinein, wenn anders navigatorische Schwierigkeiten vermieden oder so ausgenutzt werden sollen, daß sie zu einem taktischen Vorteil, im Sinne des Begriffs „Stellung", verhelfen.

Aber auch bei freiestem Seeraum kann die Postierung der Führer außerhalb der Linie aus Gründen rein taktischer Natur nicht als günstig bezeichnet werden. Der größere Abstand vom Gegner bringt es mit sich, daß dessen Manöver an Bord der Flaggschiffe später erkannt werden als von den Schiffen der eignen Linie. Die moderne Bewegungsschlacht zeigt ständig wechselnde Bilder und stellt ihren Führer immer wieder vor neue Aufgaben, deren spätes Erkennen stets eine verspätete Lösung zur Folge haben wird. Das Gesamtbild der Lage wird sich sicherlich für den innerhalb der Linie stehenden Beobachter ungleich schneller, klarer und deutlicher ergeben als für den außerhalb stehenden. Hieraus geht unmittelbar hervor, daß diejenige Flotte, deren Flaggschiff außerhalb des Feuerbereiches steht, in ihren Maßnahmen nachhinkt. Sie gerät damit in eine gewisse Abhängigkeit von dem Handeln des Gegners und gibt diesem ein bedeutsames Moment zum Siege in die Hand. Abgesehen von diesen gewissermaßen theoretischen Überlegungen werden aber auch die natürlichsten Erscheinungen wie Pulverrauch, Schornsteinqualm, diesige Luft, Sonnenschein die Leitung einer Linie vom außerhalb stehenden Flaggschiff aus unter nicht selten eintretenden Umständen sehr erschweren.

Dann der Signalverkehr! Es ist ohne jeden Zweifel, daß die Signalleitung einer Flotte auf die größten Schwierigkeiten stößt, sobald der Feuerkampf im vollen Umfange eröffnet worden ist. Diese Tatsache ist mit ein Grund dafür gewesen, daß die einfachste und am leichtesten lenkbare Formation der Kiellinie, welche im bunten Wechsel der Entwicklung der Dampfschiffstaktik verloren gegangen war, wieder in Ehren angenommen wurde. Der Vorteile, welche die Linie in bezug auf Leitung aufweist, begibt man sich sofort, wenn die Flaggschiffe herausgenommen werden, denn in demselben Augenblick taucht die absolute Notwendigkeit einer dauernden Signalverständigung wieder auf. Wie ist diese aber aufrecht zu erhalten, wenn die Mittel zerstört sind?

Ich glaube, daß die Flaggschiffe recht bald ein totes Beiwerk sein werden, denen der innere Zusammenhang mit ihren fechtenden Kameraden fehlen wird. Betrachten wir verschiedene Gefechtsformen. Wer bestimmt den Abstand, in welchem der Gegner beim laufenden Gefecht zu halten ist? Das Führerschiff der 1. Division, das Flaggschiff der 1. Division oder das Flottenflaggschiff der Fiskeschen Linie? Mir

scheint, daß unter Beachtung der Generaldispositionen lediglich das Führerschiff der 1. Division in Frage kommen kann. Damit wird es aber im gewissen Sinne selber zum Flaggschiff. Welchen Zweck hat dann der außerhalb der Linie stehende Begleiter?

Wer erfaßt am ersten und sichersten die günstigsten Momente zum taktischen Handeln im Nahgefecht? Wieder das Schiff, welches an der Spitze der Linie steht! Wo bleibt da die Tätigkeit der Flaggschiffe? Weil sie gar nichts tun und auch nichts tun können, sinken sie auf die Rolle eines müßigen Zuschauers herab. Und solche können in der Seeschlacht, in welcher die Zahl der ausschlaggebenden Kampfeinheiten stets begrenzt sein wird, nicht gebraucht werden. Jedes Schiff stellt einen ins Gewicht fallenden Bruchteil der gesamten Streitmacht dar. Wegen der hohen, sich von Jahr zu Jahr steigernden Kosten der Neubauten wird dieses Verhältnis sich nicht ändern. In der Fiskeschen Skizze sind es von 16 Schiffen drei, welche nicht in der Linie stehen und somit für den Kampf ausfallen. Dies bedeutet eine wesentliche Schwächung der Linie und eine bedeutende Herabsetzung der Feuerintensität. Wenn auch der Überschuß an Kraft nicht als vornehmste Bedingung oder Grenze der Offensive angesehen werden kann, so gewährleistet er sicher in mancher Beziehung den Erfolg. Diejenige Partei in der Seeschlacht, welche nicht über einen bedeutenden Überschuß an Kraft verfügt, darf meines Erachtens sich keinesfalls den Luxus erlauben, die Flaggschiffe als Nichtkombattanten fahren zu lassen. Anderseits glaube ich gar nicht einmal, daß Flaggschiffe, auch wenn sie außerhalb der Linie bleiben, nicht werden kämpfen müssen. Sind sie nicht direkt ein Anziehungsobjekt für schnelle Divisionen von Panzerkreuzern, welche um die Flügel herumgreifen und ihr gesamtes Feuer auf die Flaggschiffe konzentrieren. Wie wird es dann mit der ungestörten Führung bestellt sein? Die Geschwader laufen ihrem Führer einfach aus der Hand, und der innere Zusammenhang des Ganzen, die Konzentration der Kraft, ist vernichtet.

Ich komme nach allem zu dem folgenden Schlusse: Der Entwicklung eines besonderen Flaggschifftyps und der Postierung der Flaggschiffe außerhalb der Linie kann nur dann die Berechtigung zugesprochen werden, wenn kommende Seeschlachten einen derartigen Umfang annehmen, daß auf beiden Seiten mehrere Flotten mit einer großen Anzahl von Geschwadern auf verschiedenen Stellen fechten, so daß aus Mangel an Raum und Übersicht die einheitliche Führung von einer Stelle aus unmöglich wird. Damit wären die Verhältnisse geschaffen, welche denen der Landschlacht verwandt sind. Die Oberleitung würde dann den einzelnen Flotten und Geschwadern bestimmte Aufträge erteilen, die Art der Durchführung bliebe den Führern der einzelnen Verbände überlassen. Die Oberleitung wäre durch Depeschenfahrzeuge dauernd über die Lage auf den verschiedenen Kampfplätzen auf dem laufenden zu erhalten, um die nötigen Dispositionen den Verhältnissen entsprechend treffen zu können. Die Führer der Unterverbände gehörten selbstverständlich in ihre Kampflinie hinein.

Doch das sind Verhältnisse von solcher Größe, wie sie heutigentags nicht vorkommen und in absehbarer Zeit auch nicht vorkommen werden. Die Führer unserer Seeschlachten gehören unbedingt auf vollwertige Linienschiffe, welche in der Linie stehen und fechten, damit diese so stark wie möglich beschaffen sei und unmittelbar unter der Initiative des Führers stehe.

Waldeyer.

II.

Zur Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe.

Von Korvettenkapitän Gädeke.

Im „Nauticus“ 1905 wird in einem interessanten und anregenden Aufsatze der gegenwärtige Stand der Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe beleuchtet. Den Ausführungen des Verfassers wird man im allgemeinen zustimmen können. Einige Punkte fordern indessen zu einer Erörterung bzw. Ergänzung heraus.

Der Verfasser behandelt zunächst die bisher angestellten Versuche mit Bekohlungsapparaten bei achteraus geschleppten Schiffen und kommt zu dem Resultat, daß dem System Spencer Miller vor dem des endlosen Seiles der Vorzug zu geben sei (S. 402). Dem gegenüber ist zu bemerken, daß der Spencer Miller-Apparat, obgleich in vielen Marinen, so in der amerikanischen, englischen und russischen, eingehend versucht, noch in keiner zur Einführung gelangt ist. Die Förderfähigkeit, welche mit 35 bis 40 Tonnen in der Stunde die höchsten Leistungen erreichte und welche sich auch nach Ansicht des Verfassers kaum wird steigern lassen, ist eben zu gering. Bedenklich sind ferner die Abmessungen und Gewichte der besonders aufzustellenden Winden und die schnelle Abnutzung des Seilmaterials, welche durch die sehr hohe Fördergeschwindigkeit bedingt wird. Auch mit der an Stelle des Treibankers verwendeten Winde zum Steifhalten des Trageseils sollen die Engländer schlechte Erfahrungen gemacht haben, während anderseits der Treibanker bei den Versuchen in der amerikanischen Marine sich bisher auch nicht bewährt hat. Die Engländer sind daraufhin zu dem System des endlosen Seiles übergegangen und haben mit dem Apparat eines Ingenieurs Metcalf Versuche angestellt, über deren Resultat jedoch genaueres nicht bekannt ist. Die Amerikaner haben scheinbar die Versuche mit dem Spencer Miller-Apparat auch nicht weiter fortgesetzt, anderseits ist jedoch bekannt geworden, daß sie im vorigen Jahre bei einer Überfahrt von Amerika nach den Azoren aus längsseit geschleppten Dampfern Kohlen übergenommen und recht günstige Resultate erreicht haben. Die Russen hatten wohl auf neun Schiffen ihrer nach Ostasien bestimmten Flotte Spencer Miller-Apparate eingebaut, diese haben aber so wenig befriedigt, daß sie unterwegs auf Befehl der Flottenchefs über Bord geworfen sein sollen.

Nach solchen Ergebnissen schien es für die Deutsche Marine nicht ratsam, ihrerseits in Versuche mit diesem Apparat einzutreten. Dagegen sind in den letzten beiden Jahren Versuche mit dem Bekohlungsapparat Leue gemacht worden, welche jedoch bisher auch noch kein befriedigendes Resultat ergeben haben.

Bei diesem Apparat läuft das endlose Trageseil über Rollen an dem Großmast des Kriegsschiffes und an dem Fockmast des achteraus geschleppten Kohlendampfers und wird durch einen teleskopartig ausschiebbaren, nach Art eines Flaschenzuges mit Rollen versehenen Ausgleichapparat steif gehalten. Auf den Kolben des Ausgleichapparates wirkt Dampf oder besser noch Preßluft. Das Seil wird durch einen elektrischen Motor angetrieben und diese Bewegung gleichzeitig durch Zahnräder auf ein Paternosterwerk zum Aufheißen der gefüllten Kohlensäcke übertragen. Die Überführung der Säcke auf die Seilbahn und ihre Abnahme an Bord des Kriegsschiffes geschieht automatisch mittels besonders konstruierter Tragehaken. Während bei dem letzten im Juli dieses Jahres zwischen S. M. S. „Prinz Heinrich“ und dem Kohlendampfer „Herrmann Sauber“

angestellten Versuch der Ausgleichapparat im allgemeinen befriedigte, arbeiteten die Tragehaken immer noch recht unsicher, und dieses war neben mancherlei Fehlern, welche bei der provisorischen Aufstellung des Apparates an Bord des Kohlendampfers gemacht worden waren, der Grund, daß eine Dauerleistung des Apparates überhaupt nicht erzielt wurde.

Ob es gelingen wird, die Tragehaken genügend zu verbessern, und ob der Apparat dann eine genügende Förderfähigkeit aufweisen wird, muß weiteren Versuchen vorbehalten bleiben. Die Größe des Apparates läßt leider eine Aufstellung an Bord S. M. Schiffe hinter Panzerschutz nicht zu. Auch ist es nicht erwünscht, die schon so zahlreich an Bord vorhandenen Hilfsmaschinen noch um einen weiteren Apparat, welcher die Platz- und Gewichtsfrage stark beeinträchtigt, zu vermehren. Der Apparat muß daher auf dem Kohlendampfer Aufstellung finden, und dieses bringt den weiteren Nachteil mit sich, daß auf dem Dampfer auch noch eine besondere Dampfmaschine, eine Dynamomaschine, ein Elektromotor und eine Luftkompressionsmaschine eingebaut werden müssen, weil derartige Einrichtungen an Bord von Kohlendampfern gewöhnlich nicht vorhanden sind.

Nach den bisherigen Erfahrungen werden besondere Hilfsmaschinen allen solchen Bekohlungsapparaten eigen sein, so daß man von ihrer Aufstellung an Bord S. M. Schiffe wohl stets wird absehen müssen. Wenn nun auch die Beschaffung der Apparate und Zubehörteile bereits im Frieden angängig ist, so kann der Einbau, solange wir keine eigenen Kohlendampfer besitzen, doch erst im Mobilmachungsfalle vorgenommen werden. Dadurch wird einmal die rechtzeitige Fertigstellung der Kohlendampfer in Frage gestellt, vor allen Dingen aber ist es nicht möglich, das Personal schon im Frieden durch dauernde Übungen mit dem Apparat vertraut zu machen. Durch vorübergehende Charterungen von Kohlendampfern und Einbau der Apparate zu entsprechenden Übungen würde nur in bedingtem Maße dieser Forderung entsprochen werden können. Schließlich kann die kurzerhand vorbereitete Charterung von Dampfern zu Bekohlungsversuchen doch nur als ein Notbehelf bezeichnet werden, da Bauart und Einrichtungen der Dampfer zu wenig den an sie zur Bekohlung in See zu stellenden Anforderungen genügen.

Die Frage der zweckmäßigsten Bekohlung in See kann nur mit Hilfe von eigenen Kohlendampfern gelöst werden. Ich stimme daher mit dem Verfasser des erwähnten Artikels im „Nauticus“ dahin überein, daß die Beschaffung zunächst eines nach den Erfordernissen der Marine praktisch eingerichteten Kohlendampfers äußerst wünschenswert ist, um durch planmäßiges und beständiges Kohlen der Flotte der Frage einer wirksamen Bekohlung auf See näher zu kommen. Aber leider hat sich dieser Wunsch, welcher seit einer Reihe von Jahren bei Aufstellung des Marineetats immer wieder erwogen wird, wegen anderer notwendigerer Forderungen bisher noch nicht erfüllen lassen.

Es sei an dieser Stelle bemerkt, daß in richtiger Erkenntnis der Notwendigkeit von Kohlendampfern auch alle anderen fremden Marinen von Bedeutung schon im Frieden eine Anzahl Kohlendampfer beschafft haben, welche dauernd zu Übungen herangezogen werden. So besitzen z. B.

England: Drei Kohlendampfer in Devonport und Portsmouth stationiert und vier dauernd gecharterte Kohlendampfer mit etwa 14500 Tonnen Fassungsvermögen bei der Mittelmeerflotte. Außerdem sind noch eine größere Anzahl Hafenkohlendampfer von etwa 600 Tonnen Fassungsvermögen in Bau.

Amerika: Sechzehn Kohlendampfer verschiedener Größe.

Frankreich: Zehn große und drei kleine Kohlenschiffe, welche in Brest, Lorient und Rochefort stationiert sind, ferner ein Kohlentransportschiff in Cochinchina.

Italien: Ein Transportschiff für Kohlen, Proviant und Munition von 935 Tonnen Deplacement und zwei Kohlentransporter mit einem Fassungsvermögen von je 6000 Tonnen Heizmaterial.

Rußland hat außer den bereits im Frieden beschafften Kohlenschiffen während des Krieges eine große Anzahl Kohlendampfer gekauft, und dasselbe ist wohl auch von Japan anzunehmen.

Der in dem Artikel im „Nauticus" geäußerten Ansicht, daß es zweckmäßig wäre, größere Reedereien durch Subventionsverträge zum Bau von Kohlendampfern nach den Plänen der Marinebehörden zu veranlassen, vermag ich nicht beizustimmen. Wenn ein Dampfer billig arbeiten und seinem Reeder Geld verdienen soll, dann muß er für einen bestimmten Zweck erbaut und diesem Zweck entsprechend eingerichtet sein. Darüber hinaus gehende Anforderungen würden den Bau und den Betrieb des Dampfers verteuern. Die Marine würde daher, um den Bau für ihre Pläne geeigneter Dampfer sicherzustellen, wohl recht hohe Subventionen zahlen müssen, ohne indessen die Gewähr zu haben, daß ihr diese Dampfer im Kriegsfalle auch zur Verfügung stehen. Womöglich fallen sie sogar dem Feinde in die Hand und können dann für seine Zwecke gegen uns verwendet werden.

Soviel bekannt geworden ist, haben die Russen auf dem Wege nach Ostasien nur vor Anker liegend Kohlen übergenommen. Wenn die Witterungsverhältnisse es erlaubten, sind die Kohlendampfer längsseit der Kriegsschiffe gegangen, und die Kohlen sind mit Temperley-Apparaten oder mit Ladebäumen in Säcken und in großen 1 bis 2 Tonnen fassenden Brooken übergenommen worden. Wenn das Wetter ein Längsseitliegen der Schiffe nicht mehr gestattete, wurden die Kohlen in besonders erbauten kleinen Leichtern, welche die Dampfer mit sich führten, von diesen den Kriegsschiffen längsseit gebracht.

Sollte es daher nicht gelingen, einen wirklich brauchbaren leistungsfähigen Apparat zur Übernahme von Kohlen aus achteraus geschleppten Schiffen zu erhalten, so bleibt im Falle einer überseeischen Expedition immer noch der von den Russen eingeschlagene Weg frei. Dabei ist es nicht ausgeschlossen, bei günstigen Witterungsverhältnissen auch in Fahrt aus längsseit geschleppten Dampfern Kohlen überzunehmen, wie es z. B. die Amerikaner während der schon erwähnten vorjährigen Atlantikfahrt gemacht haben. Linienschiff und Kohlenschiff waren dabei durch Quer- und Kopfleinen ziemlich steif miteinander verbunden, so daß zeitweise die Schiffe mit zwischenliegenden Fendern Seite an Seite lagen. Die Geschwindigkeit betrug bis zu 6 Seemeilen; meist schleppte das Linienschiff den gestoppten Kohlendampfer, wenn mehr Kopfsee aufkam, ließ dieser seine Maschine mitlaufen. Die Kohlen wurden in Säcken vermittels Wippen und der Bootsheißkräne übergenommen und es erhielten dabei während rund 12 Arbeitsstunden „Illinois" 685 Tonnen, „Alabama" 696 Tonnen und „Brooklyn" 418 Tonnen. Wenn auch die Witterungsverhältnisse sehr günstig waren — es lief eine mäßige Dünung bei Windstärke 1 bis 2 — so sind doch die mitten im Ozean erzielten Resultate recht bemerkenswert.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Aktive Schlachtflotte. „Preußen“ hat nach Beendigung der Probefahrten die Funktionen als Flaggschiff des II. Geschwaders übernommen. Das bisherige Flaggschiff des Geschwaderchefs, „Kaiser Friedrich III.“, hat die Flagge des zweiten Admirals des II. Geschwaders gesetzt.

Die Schiffe der Schlachtflotte erledigten im Oktober die ersten Einzelübungen des Jahresprogramms.

Die Kreuzer werden im November eine Übungsreise ausführen, die Linienschiffsgeschwader werden einige Tage im Verbande üben.

Die Schultorpedobootsflottille hat am 16. Oktober in Dienst gestellt.

Die Manövertorpedobootsflottille wird von Mitte November bis Mitte Dezember zu Übungen aktiviert werden.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. „Fürst Bismarck“ hat in Tsingtau gedockt und repariert. Das Flaggschiff soll im November Wusung besuchen. „Hansa“ hat eine Kreuzerreise nach Japan angetreten und wird nach Rückkehr in Tsingtau die Jahresreparaturen ausführen. „Iltis“ und „Tiger“ versehen zur Zeit Stationärgeschäfte auf dem Yangtse, „Jaguar“ in Schanghai“, „Luchs“ in Südchina. „Vorwärts“ hat in Tsingtau repariert und wird im November Yangtse aufwärts gehen. „Vaterland“ wird im November in Schanghai reparieren. „Tsingtau“ ist im Kantonfluß-Revier stationiert.

Anfang November trifft Kontreadmiral Breusing auf der ostasiatischen Station ein und übernimmt von dem Vizeadmiral v. Prittwitz u. Gaffron das Kommando des Kreuzergeschwaders.

Daß auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatz eine nicht unerhebliche Gefahr durch vertriebene Minen geschaffen war und wohl noch vorhanden ist, beweisen folgende Zahlen: Es sind bisher auf hoher See von Schiffen des Kreuzergeschwaders an Minen gefunden und vernichtet durch „Fürst Bismarck“ 1, „Hansa“ 3, „Thetis“ 1, „Luchs“ 1. Die Vernichtung der Minen erfolgte durch Gewehr- bzw. Maschinenkanonenschüsse. Bei der kleinen Zielfläche, die die treibenden Minen darstellen, ist das Treffen schwierig. Die Kreuzer müssen sich in einer Entfernung von 300 bis 400 m halten. Gewehrgeschosse bleiben vielfach wirkungslos.

„Falke“ wird am 12. November San Francisco verlassen und seine Reise an der westamerikanischen Küste nach Süden fortsetzen. Er wird San Pedro und Los Angeles in Californien anlaufen und Ende November Todos los Santos in Mexiko besuchen. Im Dezember sollen dann noch einige andere mexikanische Häfen besucht werden.

„Bussard“, „Seeadler“ und „Thetis“ sind seit Anfang Oktober auf der ostafrikanischen Station vereinigt. Der Kommandant der „Thetis“ hat den Oberbefehl übernommen. „Thetis“ und „Seeadler“ blieben zunächst in Dar-es-Salaam, während „Bussard“ zum Schutz gefährdeter Küstenplätze nach dem Süden des Schutzgebiets ging. Die Kreuzer werden den Requisitionen des Gouverneurs entsprechend durch Ausschiffung von Schutzwachen an gefährdeten Küstenpunkten an der Unterdrückung des Aufstandes auch weiterhin mitwirken. Marinemannschaften haben mehrfach erfolgreich eingegriffen. Verluste sind bisher nicht eingetreten.

„Habicht“ hat am 2. Oktober in Danzig außer Dienst gestellt.

Das Vermessungsschiff „Möwe“ ist über Manila und Schanghai nach Tsingtau gegangen, wo in der zweiten Hälfte des Oktober die endgültige Außerdienststellung erfolgte.

— Schulschiffe. „Stosch" erlitt am 16. September eine nicht ganz unerhebliche Ruderbeschädigung. Das Schiff ging unter Benutzung eines englischen Dampfers als Schlepper nach dem nächstgelegenen Hafen Las Palmas und traf dort am 21. September ein. Da eine Reparatur in Las Palmas nicht ausgeführt werden kann, ist das Schiff unter Assistenz eines von England requirierten Schleppers am 12. Oktober nach Cadiz gegangen und hier am 23. Oktober eingetroffen. In Cadiz soll im Dock die Reparatur ausgeführt werden. Der Reiseplan der „Stosch" erleidet hierdurch eine Abänderung.

Dem Schulschiff „Stein" ist anläßlich der 25. Wiederkehr des Tages, an dem dies Schiff, dem so mancher Jahrgang an Kadetten und Schiffsjungen die erste Ausbildung verdankt, zum erstenmal Flagge und Wimpel heißte, nachstehende Allerhöchste Ordre zugegangen:

„In freudiger Erinnerung steht Mir heute noch der Tag, an welchem Ich dem Stapellauf Meines Schulschiffes „Stein", der einstigen gedeckten Korvette „Ersatz Hertha", auf der Vulkan-Werft bei Stettin beigewohnt habe. Die Taufe des damals wie die alten Fregatten mit einem weißen Gang gemalten Schiffes wurde in Gegenwart Meines verewigten Großvaters, des Kaisers und Königs Wilhelm I. des Großen sowie Meines hochseligen Vaters, des Kaisers Friedrich III., Majestäten, vollzogen. Heute, wo vor 25 Jahren zum ersten Male auf diesem Schiff Flagge und Kommandozeichen gesetzt worden sind, gereicht es Mir zur besonderen Befriedigung, den Offizieren und Mannschaften desselben Meinen Kaiserlichen Gruß zu entbieten mit dem Wunsche, daß das seit Jahren in der Ausbildung des Offizier- und Unteroffiziernachwuchses bewährte Schiff weiterhin glücklich fahren und erfolgreich seinen wichtigen Aufgaben gerecht werden möge.

Neues Palais, den 21. Oktober 1905.

gez. Wilhelm I. R."

— Fischereischutz. „Zieten" reduziert für die Wintermonate seine Besatzung. Die Stammbesatzung enthält in dieser Zeit eine spezialistische Ausbildung für den Dienst als Fischereikreuzer.

„D 5", das vorübergehend im Fischereischutz Verwendung fand, hat am 16. Oktober in Wilhelmshaven außer Dienst gestellt.

— Probefahrten. „S 131", das letzte Boot der bei Schichau im Bau befindlichen Serie „S 126" bis „S 131" hat Anfang Oktober zu Probefahrten in Dienst gestellt.

„Hessen" hat die Erprobungen, darunter auch die 6stündige forcierte Fahrt, ohne Störung fortgesetzt. Die Resultate sind noch nicht bekannt geworden.

„Lübeck" hat mit „Hamburg" mehrere Vergleichsfahrten ausgeführt. Die Versuche sind noch nicht beendet. Bei den Meilenfahrten mit den neuen Schrauben hat „Lübeck" etwas über 23 Seemeilen Geschwindigkeit erzielt.

„Planet" soll Ende November zu Probefahrten in Dienst stellen.

— Schiffe außer Dienst und Neubauten. „Yorck" hat Anfang Oktober im Dock zu Hamburg den letzten Bodenanstrich erhalten. Die sodann durch die Bauwerft abgehaltenen Maschinenvorproben haben ein zufriedenstellendes Resultat ergeben. Der Kreuzer ist am 15. Oktober nach Cuxhaven gegangen, um dort mit den Abnahmefahrten zu beginnen. Die Abnahmeprobefahrten sollen Ende Oktober durch eine 5tägige Reise von Reise von Cuxhaven nach Kiel ihren Abschluß finden.

Am 29. September lief auf der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven das Linienschiff „P" von Stapel. Es erhielt bei der Taufe durch die Fürstin zu Inn- und Knyphausen den Namen „Hannover". Die Taufrede hielt der Oberpräsident der Provinz Hannover, Dr. Wentzel.

Das Schiff gehört dem mit „O“ beginnenden neuen Typ an, der zwar der voraufgehenden „Braunschweig“-Klasse in den Hauptabmessungen gleicht, jedoch eine Reihe von Verbesserungen aufweist. „Hannover“ ist das erste Schiff dieser neuen Klasse, das zu Wasser gebracht ist.

Die Abmessungen sind die folgenden:

Länge zwischen den Perpendikeln 121,5 m, größte Breite 22 2 m. Normaler Tiefgang 7,65 m. Normales Deplacement 13200 Tonnen. Maschinenleistung der drei stehenden, dreifachen Expansionsmaschinen 16000 indizierte Pferdestärken. Geschwindigkeit 18 Seemeilen. Zwölf Wasserrohrkessel System Schulz-Thornycroft. Normaler Kohlenvorrat 800 Tonnen. Gesamtbunkerfassung 1800 Tonnen. Teerölzuladung 200 Tonnen.

Armierung: 4 28 cm-SK. L/40 in Drehtürmen,
10 17 cm-SK. L/40 in Batteriedeckkasematte,
4 17 cm-SK. L/40 in Einzelkasematten,
20 8,8 cm-SK. L/35 M. P. L. C/89,
4 3,7 cm-MK. } als Bootsarmierung,
4 8 mm-MG. }
1 45 cm-↓ Bugrohr,
4 45 cm-↓ Breitseitrohre,
1 45 cm-↓ Heckrohr.

Im Vergleich mit der „Braunschweig“-Klasse sind folgende Verbesserungen hervorzuheben:

a) Die über der Batteriedeckskasematte angeordneten 4 17 cm-SK. sind nicht mehr in Türmen, sondern in Einzelkasematten untergebracht.

b) Der Gürtelpanzer der „Braunschweig“-Klasse ist 225 mm stark, der der „O“-Klasse 240 mm. Der Panzer der Zitadelle ist im Mittel 205 mm (gegen 150 mm), der der Batteriedeckskasematte 170 mm (gegen 150 mm) stark.

Nähere Daten finden sich im Nauticus 1904, Seite 23 u. f.

— Verschiedenes. Rekrutierungsverhältnisse. Nach den amtlichen Listen wurden 1903/04 7201 Militärpflichtige für die Marine ausgehoben und 3381 traten freiwillig ein, darunter 1773 vor Beginn des militärpflichtigen Alters. Unter den freiwillig Eingetretenen waren 615 Einjährig-Freiwillige. Unter den Ausgehobenen stammten 2864 Mann aus der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung; hier dominierten Schleswig-Holstein und die Hansestädte mit 786, Pommern mit 534, Ostpreußen mit 400, Westpreußen mit 366 und hannoverscher Landesteil mit 254 Mann. Die Aushebung in diesen fünf Armeekorpsbezirken ergab von den 2864 Ausgehobenen allein 2340 Köpfe. Die meisten Freiwilligen stellten Schleswig-Holstein und die Hansestädte, nämlich 700; es folgen dann der Hannoversche, der Berliner und der Magdeburgische Armeekorpsbezirk. Die Zahl der Freiwilligen zeigt, daß der Drang zur Marine im stetem Wachsen begriffen ist.

Deutscher Schulschiffverein. In den 4 Jahren seines Bestehens hat der Deutsche Schulschiffverein über 400 junge Leute der Handelsmarine zugeführt. Die Reedereien, welche Zöglinge vom Schulschiffverein übernommen haben, sprechen sich in lobender Weise über die Erfolge dieser Erziehung aus. Die Finanzen des Vereins weisen einen günstigen Stand auf. Das verflossene Geschäftsjahr erbrachte einen Überschuß von 23000 Mark und zugleich konnte die 7 prozentige Abschreibung auf das Schulschiff in Höhe von 33787 Mark vorgenommen werden. Bei der Oldenburgischen Landesbank sind 179000 Mark als eine kleine Grundlage für einen in späterer Zeit in Aussicht zu nehmenden Ersatz für das sich schnell aufarbeitende Schulschiff festgelegt. Zur freien Verfügung stehen dort weitere 24400 Mark. Die Anzahl der Zöglinge hat im Jahre 1904, in dem ein Teil derselben erst im Herbst eintrat, im Durchschnitt 167, gegen 172 im Vorjahre, betragen.

Der neue Turbinendampfer „Kaiser" der Hamburg—Amerika-Paketfahrt-Aktiengesellschaft und seine Maschinenanlagen wurden Mitte Oktober durch Seine Majestät den Kaiser in Glücksburg besichtigt. Die Erprobungsfahrten ergaben sehr gute Resultate. Der Dampfer ist mit Rathenauschen Turbinen ausgerüstet.

Der amerikanische Ingenieur Fessenden ist auf den Gedanken gekommen, anstatt eines Mastes mit Drahtnetz einen starken Wasserstrahl als Geber für Zwecke der Funkentelegraphie zu benützen. Der originelle Gedanke scheint weiterer Erprobung wert zu sein.

Die Stadt Leipzig hat anläßlich der Taufe des Kreuzers gleichen Namens ein Patengeschenk von 5000 Mark bewilligt, das für Zwecke einer Stiftung zu Erholungsreisen für Unteroffiziere und Mannschaften dieses Schiffes Verwendung finden soll.

Funkentelegraphenstation in Norddeich. Eine Riesenstation für drahtlose Telegraphie läßt die Reichspostverwaltung in Norddeich herstellen. Die Station soll eine Reichweite von 1500 km haben. Ursprünglich war Borkum als Ort für diese Station in Aussicht genommen. Es werden Türme von 65 m Höhe als Träger des Drahtnetzes erbaut. Die Station soll Anfang nächsten Jahres in Betrieb genommen werden. Sie wird mit Apparaten System Telefunken ausgerüstet.

Der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos" in Hamburg ist durch einen mit der Regierung von Nicaragua auf 2 Jahre abgeschlossenen Vertrag der Postdienst in den Häfen der Republik an der pazifischen Küste übertragen worden. Nach dem Vertrage sollen die Dampfer in den bezüglichen Häfen die ganze schriftliche oder gedruckte Korrespondenz annehmen, welche für alle Häfen von Chile, Peru, Ecuador, Zentralamerika, Mexiko, die Vereinigten Staaten von Amerika und Britisch-Kolumbien bestimmt ist, die sie anlaufen dürfen. Die Dampfer werden als Postdampfer betrachtet werden und alle Privilegien genießen, die solchen zugestanden sind.

Die Mitgliederzahl des Deutschen Flottenvereins ist bis Oktober 1905 auf 810 000 Köpfe angewachsen.

In Danzig lief am 21. Oktober der für das Norddeutsche Seekabelwerk erbaute Seekabeldampfer von Stapel und wurde „Großherzog von Oldenburg" getauft.

In Brüssel tagte im Oktober die Zweite internationale Seerechtskonferenz. Sie einigte sich über endgültige Bestimmungen betreffend die Hilfeleistung auf See bei Zusammenstößen.

An der Enthüllungsfeier des Denkmals für den General-Feldmarschall Grafen v. Moltke in Berlin am 26. Oktober nahm auch eine Abordnung des I. Seebataillons teil.

Der neue große Schnelldampfer „Amerika" der Hamburg—Amerika-Paketfahrt-Aktiengesellschaft hat im Oktober seine erste Reise nach New York ausgeführt und wurde bei seinem Eintreffen am 20. Oktober festlich von den im Hafen liegenden Schiffen empfangen.

Die Stammabteilung der Matrosenartillerie-Abteilung Kiautschou ist im Oktober von Lehe nach Cuxhaven übergesiedelt.

Die Einführung der Unterwasserglockensignale macht weitere Fortschritte. In Deutschland sind drei Feuerschiffe (Außenweser, Elbe I, Kiel), in England zwei, in Amerika neun Feuerschiffe mit Versuchsapparaten versehen.

Der Schlicksche Schiffskreisel zur Aufhebung der Schlingerbewegungen wird demnächst seine erste Probe im großen zu bestehen haben. Der Erfinder hat mit der Vulkan-Werft in Stettin den Bau einer Kreiselmaschine abgeschlossen, die in das alte Torpedoboot „Seebär" einmontiert werden soll. Kürzlich hat nun der Vulkan den Apparat fertiggestellt und nach Hamburg gesandt, wo er in den Werkstätten der Hamburg—Amerika-

Linie in den Schiffskörper eingefügt werden wird, worauf sofort die Probefahrten beginnen werden. Der hierbei zur Verwendung kommende Kreisel besitzt, nach den „Hamburger Nachrichten“, nur einen Durchmesser von 1 m und wiegt 700 kg. Auch dieser Apparat liegt nicht völlig in der Schiffsmitte, sondern etwas weiter nach dem Steven zu, vor dem vorderen Kesselraume. Der Kreiselrahmen lagert in Zapfen frei beweglich mit seiner Achse senkrecht zur Schiffsachse und gestattet eine Oszillation der Kreiselachse nur in einer der Schiffsachsenebene parallel gerichteten Ebene, d. h. vor- und rückwärts. Mit ihrem Spurzapfen am unteren Ende läuft die Kreiselwelle in einem Kugellager, das durch eine Schmierpumpe mit Reguliervorrichtung stetig geölt wird. Die oszillatorische Bewegung der Kreiselachse kann seitlich gebremst werden, wodurch sich ihre Wirkung auf den Schiffskörper wesentlich steigert. Angefertigt wurde der Kreisel aus einem Stück soliden, geschmiedeten Gußstahls. Angetrieben wird er von einer Dampfturbine der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, wodurch dem Kreisel eine Geschwindigkeit von 1600 Umdrehungen in der Minute verliehen wird. Es dürfte von besonderem Interesse sein, daß dieser Kreisel, nachdem man den Dampf abgestellt hat, noch 3 volle Stunden allein weiterrotiert, ehe er zum Stillstande kommt. Zur Bremsung der schwingenden Kreiselachse wurde eine doppeltwirkende Flüssigkeitsbremse angelegt, deren Konstruktion in der Hauptsache in einem mit Glyzerin gefüllten Zylinder besteht, das durch einen Kolben in einem mit Regulierhahn versehenen dünnen Rohr langsam hin und her strömen oder festgehalten werden kann. Hervorzuheben ist, daß die oszillierende Bewegung der Kreiselachse schon durch einen einfachen Hebeldruck festgelegt werden kann, wodurch die Wirkung des Kreisels auf das Schiff sofort aufhört.



England. Der Freude über den Abschluß des englisch-japanischen Bündnisses wird in allen Kreisen Englands lebhafter Ausdruck gegeben, nur vereinzelte liberale Stimmen warnen vor Überschätzung der vermeintlichen Vorteile oder halten diese Bündnispolitik überhaupt für schädlich. Im Verein mit der entente cordiale mit Frankreich sieht man in ihm das Mittel, der Welt den Frieden zu diktieren, der offiziell unter der Flagge „civilisation“ und „humanity“ segeln soll, — Dinge, die an sich noch nie die englische Politik da beeinflußt haben, wo sie sich nicht gleichzeitig mit den englischen Wirtschafts- und Machtinteressen deckten. Das Gefühl, daß die englische Politik augenblicklich auf der Höhe ihrer Macht steht, und das Bestreben, diesen günstigen Augenblick auszunutzen, beherrscht alle. Ein günstiger Zufall des Schicksals will es außerdem, daß dieser Augenblick mit der Jahrhundertfeier des Trafalgar-Tages zusammenfällt. Die Erinnerung an jene große Zeit und die Männer, die die heutige Weltmachtstellung wenn nicht begründet, so doch für Jahrhunderte gesichert haben, trägt dazu bei, das englische Selbstgefühl zu steigern.

Die in der Presse aufgetauchten Gerüchte von der Anlage eines großen Kriegshafens in Dover und Singapore zur wirksamen Sperrung der Straße von Dover und Singapore und die Stationierung aller Reservedivisionen in Dover als fleet in being sind wohl nur als phantasievolle Ausflüsse dieses Selbstgefühls anzusehen. Daß beide Häfen im Kriege zur Überwachung der beiden Haupthandels- und Schiffahrtswege benutzt werden sollten, stand bereits seit langer Zeit fest. Schon seit Jahren wird an einer Verstärkung der Verteidigungswerke von Dover und Singapore gearbeitet. Der Ankauf der privaten Werft- und Dockanlagen in Singapore durch die Regierung der Straits Settlements ist schon seit langem beschlossen und vor Monaten perfekt geworden. Der Lage nach würde allerdings Singapore der günstigste Kriegshafen in australisch-ostasiatischen Gewässern sein, sobald England auf eine wesentliche Ausdehnung seiner Machtsphäre über Hongkong hinaus verzichtet. Will aber England seine Stellung in China nicht aufgeben, so wird Singapore nur die Bedeutung eines Etappenpunktes haben.

Dem Gerüchte von einer Zusammenziehung aller Reservedivisionen in Dover liegt wahrscheinlich der Gedanke zugrunde, daß aus den drei Divisionen in nächster Zeit eine Flotte in Art der früheren Home-Flotte entstehen wird. Aller Voraussicht nach wird diese Flotte aber in Rosyth stationiert werden und die schon lange von vielen gewünschte Nordseeflotte bilden.

Die Trafalgar-Feier selbst wurde zwar nicht eine allgemeine Volksfeier, aber überall unter den verschiedenartigsten Kundgebungen begangen. Die bereits seit Monaten dauernde Kontroverse über die Trafalgar-Schlacht, die bis zu den kleinlichsten Haarspaltereien ging, hat sich allmählich in der Einsicht gelegt, daß die Schlachtidee des großen Seetaktikers durch einzelne von dem ursprünglichen Plan abweichende Ausführungen an ihrer Größe nicht das geringste einbüßt.

— Der Prinz und die Prinzessin von Wales haben am 21. Oktober von Genua die Reise nach Indien auf dem Linienschiff „Renown", gefolgt von dem großen Kreuzer „Terrible", angetreten.

— Personal. Sir John Fisher, der Anfang nächsten Jahres die Altersgrenze erreicht, wird voraussichtlich durch besonderen Parlamentsakt länger im Dienste behalten werden.

Das neue College auf Whale Isle für die auf dem Artilleriekursus befindlichen Sublieutenants wurde in Benutzung genommen. Das alte College in Portsmouth soll zur Unterbringung der zum war course und zum Navigationskursus kommandierten Offiziere dienen. Das jetzige Navigationsschulschiff „Mercury" wird voraussichtlich außer Dienst kommen.

Die probeweise eingeführten Signalkurse für jüngere Offiziere werden eine ständige Einrichtung werden und 9 Wochen dauern. Von ihnen werden 2 Wochen dem seemännischen, 1 Woche dem Signal-, 2 Wochen dem Artillerie-, 2 Wochen dem Torpedo-, 2 Wochen dem Maschinenkunde-Unterricht gewidmet sein.

Nach den bisherigen Bestimmungen wurde die Messeausrüstung der Offiziers- und Deckoffiziersmessen von der Werft geliefert und durfte nach 3 Jahren bei der Außerdienststellung von den Messen verkauft werden. Die Instandhaltung während der 3 Jahre lag den Messen ob. Die Ausgabe für eine Offiziersmessenausrüstung für 20 Personen betrug rund 125 £. Die Flaggoffiziere mußten für die Messeausrüstung jährlich 7½ Prozent des Werts zurückzahlen und an Unterhaltungskosten jährlich das bezahlen, was über 30 Prozent des Werts ging. In Zukunft bleibt die Messeausrüstung Staatseigentum und wird bis zu einem gewissen Prozentsatz jährlich vom Staate ersetzt. Die Kammerausrüstung wird ebenfalls frei geliefert werden. Der Gehaltsabzug von 1 d pro Tag kommt in Fortfall. Lichtgeld wird auf Schiffen mit elektrischem Licht nicht mehr gezahlt.

Neue Bestimmungen setzen die Schiffsjungenausbildung auf den Hafenschiffen auf 32 Wochen fest: a) Seemännisch 12 Wochen, b) mechanisch 4 Wochen, c) artilleristisch 12 Wochen, d) Schiffsinstandsetzung 2 Wochen, e) Urlaub 2 Wochen. 20 Prozent der Jungen, die sich besonders eignen, sollen eine bessere und längere Ausbildung von 11½ Monaten erhalten.

Nach dem jährlichen Parlamentsbericht fanden 1904 über Mannschaften an Bord 250 Kriegsgerichte (270 Personen) statt. Es standen zur Aburteilung: 20 Fälle Desertion, 13 Fälle Trunkenheit, 161 Fälle Vergehen gegen Vorgesetzte, 40 Fälle Gehorsamsverweigerung, 56 Fälle Verstoß gegen die militärische Ordnung und Disziplin. 16 Personen wurden freigesprochen, 138 zu Gefängnisstrafen und hard labour, 94 zu Gefängnisstrafen mit Dienstentlassung bestraft. — Die Gesamtzahl der vor ein Kriegsgericht Gestellten betrug 1894: 146, 1895: 133, 1896: 160, 1897: 154, 1898: 199, 1899: 201, 1900: 307, 1901: 277, 1902: 321, 1903: 323, 1904: 270. Während der Zeit erhob sich die Zahl der eingeschifften Mannschaften von 67 381 auf 114 246. — Die Zahl aller Bestrafungen

126 384 ist aber die höchste seit 1894 und bedeutet auch relativ eine geringe Zunahme gegen das Vorjahr. Im allgemeinen scheint sich die Disziplin auf den englischen Schiffen in dem letzten Jahre auf dem Durchschnitt früherer Jahre gehalten zu haben.

Nach einer von der Admiralität für das Parlament veröffentlichten Zusammenstellung befanden sich am 25. Juni an Bord oder auf Hafen- und Reserveschiffen in Portsmouth, Devonport, Chatham-Sheerneß 41 323 Mann, hiervon 9806 Mann als Stammmannschaften auf den Reservedivisionsschiffen. An demselben Datum des vorigen Jahres belief sich die erstere Zahl auf 36 180, so daß jetzt rund 3600 Mann mehr als im Vorjahre eingeschifft sind. Auf Artillerieschulen befanden sich 6541 (7661 am 25. 9. 04), auf Torpedoschulen 3063 (2764), auf Signalschulen 588 (688 am 25. 9. 04), im allgemeinen Depot 19 969 (23 066) Mann.

Das Alter der Marineingenieure und leitenden Maschinisten schwankt nach der letzten Rangliste

1. bei den	Kontreadmiralen . . .	zwischen	dem	54.	bis	60.	Lebensjahre,
2. = =	Captains	=	=	49.	=	60.	=
3. = =	Commanders	=	=	40.	=	55.	=
4. = =	Lieutenants, 8 years .	=	=	34.	=	41.	=
5. = =	= under 8 years	=	=	25.	=	34.	=
6. = =	Sublieutenants . . .	=	=	20.	=	26.	=
7. = =	Chief artificer engineers	=	=	35.	=	50.	=
8. = =	Artificer engineers . .	=	=	28.	=	42.	=

— **Dislokation.** Nach der augenblicklichen Flottenverteilung sind:

a) In englischen Gewässern sofort verwendungsbereit: 22 Linienschiffe, 12 Panzerkreuzer, 3 große geschützte Kreuzer, 7 kleine geschützte Kreuzer, 12 Torpedokanonenboote, 3 Torpedobootszerstörer, 21 Torpedoboote, 15 Unterseeboote.

b) Nach ausgesprochener Mobilmachung in europäischen Gewässern verwendungsbereit: 44 Linienschiffe, 23 Panzerkreuzer, 30 große geschützte Kreuzer, 20 kleine geschützte Kreuzer, 17 Torpedokanonenboote, 125 Torpedobootszerstörer, 74 Torpedoboote, 15 Unterseeboote.

c) Im Auslande befinden sich: 1 Linienschiff („Renown"), 3 Panzerkreuzer (ausschl. des nach Amerika detachierten II. Kreuzergeschwaders), 7 große geschützte Kreuzer (außer den Schiffen des IV. Kreuzergeschwaders in Bermuda), 17 kleine geschützte Kreuzer, 14 Torpedobootszerstörer, 4 Torpedoboote.

d) Die II. Kampflinie zählt: 13 alte Linienschiffe (9 in Spezialreserve), 4 ältere Panzerkreuzer, 16 kleine geschützte Kreuzer, 3 Torpedokanonenboote.

e) Die Kanalflotte zählt: 12 Linienschiffe (die durch „Goliath", „Ocean", „Vengeance" in nächster Zeit auf 15 anwachsen werden), 2 große, 1 kleiner geschützter Kreuzer;
das I. Kreuzergeschwader: 6 Panzerkreuzer;
die Torpedobootszerstörerflottille: 2 Scouts und 24 Boote;
die Torpedobootsflottille: 21 Torpedoboote.

f) Die Atlantikflotte ist stark: 9 Linienschiffe, 1 großer, 2 kleine geschützte Kreuzer, 12 Torpedobootszerstörer, 12 Torpedoboote;
das II. Kreuzergeschwader: 6 Panzerkreuzer.

g) Zur Mittelmeerflotte gehören: 9 Linienschiffe, 3 große, 1 kleiner geschützter Kreuzer, 22 Torpedobootszerstörer;
zum III. Kreuzergeschwader: 4 Panzerkreuzer.

h) Als Schulschiffe mit reduzierter Besatzung sind in Dienst: 4 große geschützte Kreuzer, 4 Torpedokanonenboote, 8 Torpedobootszerstörer, 11 Torpedoboote.

i) In Reparatur befinden sich: 4 Linienschiffe, 1 großer geschützter Kreuzer, 3 Torpedobootszerstörer, 2 Unterseeboote.

k) Die Reserveflotte ist zusammengesetzt, wie folgt:

Devonport:	Portsmouth:	Chatham-Sheerneß:
4 Linienschiffe,	3 Linienschiffe,	5 Linienschiffe,
4 große geschützte Kreuzer,	3 Panzerkreuzer,	3 Panzerkreuzer,
2 kleine " "	3 große geschützte Kreuzer,	6 große geschützte Kreuzer,
23 Torpedobootszerstörer,	5 kleine " "	2 kleine " "
9 Torpedoboote.	1 Torpedokanonenboot,	12 Torpedobootszerstörer,
	14 Torpedobootszerstörer,	6 Torpedoboote.
	6 Torpedoboote.	

l) Im Bau oder projektiert sind: 6 Linienschiffe, 14 Panzerkreuzer, 1 großer geschützter Kreuzer, 2 Scouts, 19 Torpedobootszerstörer, 23 Unterseeboote.

Hiervon sind von Stapel: 3 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer, 1 großer geschützter Kreuzer, 2 Scouts, 1 Torpedobootszerstörer, 2 Unterseeboote.

m) Das ostasiatische Geschwader umfaßt: 2 Panzerkreuzer, 2 große, 4 kleine geschützte Kreuzer, 14 Torpedobootszerstörer, 4 Torpedoboote;

das ostindische Geschwader: 1 großen, 3 kleine geschützte Kreuzer;

das australische Geschwader: 1 Panzerkreuzer, 1 großen, 5 kleine geschützte Kreuzer.

n) Auf der Kapstation sind: 1 großer, 3 kleine geschützte Kreuzer.

o) Für den Schutz der Fischerei werden verwandt: 3 kleine geschützte Kreuzer (Naval Reserve-Schulschiffe) in Neufundland;

1 kleiner geschützter Kreuzer, 9 Torpedokanonenboote (zum Teil Naval Reserve-Schulschiffe) in den heimischen Gewässern.

— **Geschwadertätigkeit. Aktive Flotte. Kanalflotte und I. Kreuzergeschwader:** Ende September stieß das I. Kreuzergeschwader zur Kanalflotte in Lerwick. Hier wurden Artillerie- und Torpedo-Schießübungen abgehalten. Bei der Gunlayers-competition erzielte das Flaggschiff „Exmouth" 10 Treffer mit den 30,5 cm- und 89 Treffer mit den 15 cm-Geschützen. Im übrigen wurde über die Übungen wenig bekannt. Am 10. Oktober gingen beide Verbände nach Berehaven und werden Ende des Monats in Portland zurück sein. In Lerwick kollidierte die „Albion" mit der „Duncan", wobei die letztere ein Loch unter Wasser am Heck erhielt und nach Portland geschickt werden mußte. „Swiftsure" konnte ebenfalls wegen Reparaturen die Reise nach Berehaven nicht mitmachen. — Aus dem I. Kreuzergeschwader schied „Donegal" aus, um durch „Devonshire" ersetzt zu werden. — Die Torpedobootszerstörerflottillen übten einzeln im Kanal.

Die Atlantikflotte kehrte Ende September von den Azoren zurück und hielt vor Gibraltar Schießübungen ab. Bei dem durch die neuen Bestimmungen angeordneten Gefechtsschießen der gesamten Schiffsartillerie erzielte das Flaggschiff „King Edward VII." bei einer Gefechtsfahrt von 15 Seemeilen auf 6000 Yards Entfernung mit den 30,5 cm von 11 Schüssen 10 Treffer, mit den 23,4 cm von 31 Schuß 15 Treffer und mit den 15 cm von 71 Schuß 26 Treffer. Admiral Sir Percy Scott wohnte der Übung bei. Das Gerücht, daß die Visiereinrichtung des Schiffs fehlerhaft sein soll, dürfte hiernach unzutreffend sein. — Vom 1. November bis Mitte Dezember soll das Geschwader eine Reise ins westliche Mittelmeerbecken machen und dann zu Weihnachten in England sein. — Die Torpedobootszerstörerflottille und „Leander" übten von Ende September bis Mitte Oktober in den Balearen. — Das Werkstattschiff „Assistance" lief am 12. Oktober in der Tetuan-Bucht auf und war bis Ende noch nicht wieder abgebracht. Das Schiff soll auf einem Felsen sitzen, mit 14 Fuß Wasser bei Hochwasser, und schwere Beschädigungen erlitten haben. Zwei Offiziere, die Rettungsapparate über Land nach der Strandungsstelle bringen wollten, wurden von den Küstenpiraten gefangen gesetzt.

Das **II. Kreuzergeschwader** wird bis Ende Oktober in Halifax bleiben, wohin es von der Neufundlandreise zurückgekehrt ist, um von da aus Preisschießübungen,

Besichtigungen und Regatten abzuhalten. Am 1. November wird das Geschwader, ausschließlich „Bedford", der zur Außerdienststellung nach England zurückkehrt, in Annapolis sein und danach einen 8- bis 10tägigen Aufenthalt in New York nehmen. In Annapolis liegt das amerikanische Nordatlantikgeschwader zum Empfange.

Die Mittelmeerflotte kehrte am 10. Oktober von Smyrna nach Malta zurück, um am 23. Oktober die „Renown" und „Terrible" durch die Straße von Messina zu eskortieren. Die Eskorte von Genua ab übernahmen die Panzerkreuzer „Suffolk" und „Lancaster". Auf der Reise nach Corfu wurde die Flotte, die mit einem Kreuzergürtel umgeben war, des Nachts auf der Höhe von Cephalonia von den Torpedobootszerstörern angegriffen. Drei Booten gelang es, durch den Kreuzergürtel durchzubrechen und dem Flaggschiff einen Torpedoschuß beizubringen. Vor der Rückkehr in den Hafen wurden diese Boote von den Kreuzern abgefangen. Dieses Ereignis hat der Presse Anlaß gegeben, für ausgedehntere Nachtschießübungen Propaganda zu machen. Ein zweiter Torpedobootsangriff fand auf die Flotte vor Anker statt, die sich durch eine Postenkette von Booten mit Scheinwerfern geschützt hatte. Während der Weiterreise der Flotte nach Phaleron und Smyrna blieben die Torpedobootsstreitkräfte in den griechischen Inseln. — Bei dem Gunlayer-Preisschießen erzielte das Flaggschiff „Bulwark" 17 Treffer mit den 30,5 cm und 73 Treffer mit den 15 cm-Geschützen.

Das IV. Kreuzergeschwader ist über Funchal in Bermuda eingetroffen, wo die auf „Highflyer" und „Eclipse" eingeschifften Kadetten ihre Ausbildung vollenden werden.

Das ostasiatische Geschwader hat Anfang Oktober von Weihaiwei aus die Reise nach Kobe und Yokohama zur Besiegelung des neuen Bündnisses angetreten; es wurde in beiden Städten aufs lebhafteste und freundschaftlichste begrüßt. Über eine Rückberufung der beiden Panzerkreuzer verlautet noch nichts.

Die Reserveflotte. Alle drei Divisionen machten 8- bis 10tägige Übungsfahrten zur Erledigung von Schießübungen in der näheren Umgebung des Heimatshafens.

Emergency ships sind jetzt: In Devonport: Die Linienschiffe „Nile" und „Hood", die großen geschützten Kreuzer „Niobe" und „Blake". — In Portsmouth: Das Linienschiff „Barfleur", die Panzerkreuzer „King Alfred" und „Bacchante". — In Chatham: Die Linienschiffe „Ramillies" und „Repulse", die großen geschützten Kreuzer „Spartiate" und „Amphitrite".

— **Schiffsbauten.** Nach einer dem Parlamente zugegangenen Zusammenstellung sind in den letzten zwölf Jahren an Kriegsschiffen über 5000 Tonnen gebaut worden: 46 Linienschiffe, 22 Panzerkreuzer, 20 große geschützte Kreuzer, 17 kleine geschützte Kreuzer = 105 Schiffe zu 81154268 £. Von diesen Schiffen wurden 47 auf Regierungswerften gebaut: 28 Linienschiffe,, 5 Panzerkreuzer, 14 große geschützte Kreuzer. Der Bau der „Empreß"- und „Duncan"-Klasse war auf den Regierungswerften billiger als auf den Privatwerften. Die Schiffe der „Formidable"-Klasse, die sämtlich von Regierungswerften gebaut wurden, kosteten: 1092000 £ (Devonport), 1106205 £ (Chatham). Die Schiffe der „King Edward VII."-Klasse stellten sich auf den Regierungswerften teurer als auf den Privatwerften (1481203 £ und 1458364 £).

Das Linienschiff „Dreadnought" soll trotz des größeren Deplacements nicht sehr erheblich die Kosten der „Nelson"-Klasse überschreiten, der Tiefgang ein Passieren des Suezkanals gestatten. Als Armierung werden jetzt allgemein zehn 30,5 cm genannt.

Der Panzerkreuzer „Natal" lief am 30. Oktober auf der Werft von Vickers & Co. in Barrow-on-Furneß von Stapel. Das Schiff gehört dem verbesserten „Duke of Edinburgh"-Typ an und wird mit sechs 23,4 cm- und vier 19 cm-Geschützen armiert, die sämtlich auf Oberdeck Aufstellung finden. Die Kleinarmierung besteht aus zwei Zwölfpfündern, vierundzwanzig Dreipfündern und fünf Maxim-Kanonen, die Torpedoarmierung aus zwei Unterwasser-Breitseitrohren und einem Unterwasser-Heckrohr. — Gelegentlich dieses Stapellaufs sagte Mr. Vickers, daß voraussichtlich „Natal" einer der letzten Ver-

treter des Panzerkreuzertyps sein werde; diese Äußerung ist vielfach so ausgelegt worden, als ob der Panzerkreuzer überhaupt in Fortfall kommen werde. Davon kann natürlich keine Rede sein. Vickers wollte damit voraussichtlich nur sagen, daß der reine Aufklärungskreuzer sich zu einem Gefechtskreuzer entwickelt hätte?

Der bei der Thames Shipbuilding Company im Bau befindliche Panzerkreuzer „Black Prince" soll Anfang November vor den Probefahrten gedockt werden.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Argyll" („Devonshire"-Klasse):

	Indizierte Pferdestärken:	Kohlenverbrauch p. indizierte Pferdestärke:	Geschwindigkeit:
30stündige Fahrt mit $1/5$ der Maschinenleistung	4726	0,881 kg	13,9 Sm
30stündige Fahrt mit $5/7$ der Maschinenleistung	15108	0,830 kg	20,8 Sm
8stündige Volldampffahrt	21190	0,999 kg	23,28 Sm

— Artillerie. Den Admiralen und Kommandanten ist nach neueren Bestimmungen größere Freiheit in der Verwendung der ausgeworfenen Übungsmunition gelassen. Die Munition wird nicht mehr für jedes Vierteljahr, sondern für jedes Jahr verrechnet. Besonderer Wert wird auf die Konservierung der Rohre gelegt durch Verteilung der Schüsse mit ganzer und geringer Ladung.

Die Summen für Schießpreise wurden erhöht. In Zukunft sind statt 9 d 1 s 3 d für den Kopf der Besatzung zuständig. Hiervon werden 6 d wie bisher für die Preise bei der Gunlayers-competition reserviert; der Rest steht den Kommandanten zur Belohnung für gute und schnelle Geschützbedienung und sonstige Übungen zur Verfügung.

Die Trafalgar-Jahrhundertfeier hat die Admiralität veranlaßt, einen 3 Fuß hohen Silberpokal als Wanderpreis für das am besten schießende Schiff der Kanalflotte zu stiften. Der Pokal steht auf einem Eichensockel vom Holz der „Victory".

— Torpedowesen. Die neuen Küstentorpedobootszerstörer werden als „Gnat"-Klasse bezeichnet und „Gadfly", „Glowworm", „Gnat", „Greenfly", „Cricket", „Dragonfly", „Firefly", „Sandfly", „Spider", „Mayfly", „Moth" heißen, während die neuen Ocean-going-Torpedobootszerstörer wegen ihrer Namen „Cossack", „Mohawk", „Tartar", „Afridi", „Ghurka" die „Tribe"-Klasse genannt werden. Von den letzteren wird je ein Boot bei Armstrong, Hawthorn, Leslie, Laird & Co., Thornycroft & Co. und White & Co. gebaut. Der Probe-Ocean-going-Torpedobootszerstörer ist noch nicht in Bau gegeben. Es verlautet, daß er 36 Seemeilen laufen soll.

— Unterseeboote. Die Unterseebootsflottille hat wiederum einen Unfall erlitten, aber ohne Menschenverlust. „A 4" verlor auf eine noch nicht bekannte Weise den Reserveauftrieb bei Übungen in der Stokes-Bay. Es wurde nach Portsmouth gebracht und sank kurz vor dem Dock. Nach einigen Nachrichten soll bei einer Tauchübung Wasser durch einen Ventilator eingedrungen und das Boot unter einem Winkel von 35° an die Oberfläche gekommen sein.

Die Devonport-Flottille, „A 5", „A 7", „A 9", „A 10", machte mit dem Kreuzer „Forth" längere Übungen von Torbay aus. Es fanden verschiedene Torpedoangriffe auf „Forth" statt, die in einer bekannten Zone unbekannte Kurse steuerte. Zweimal soll der Kreuzer getroffen sein.

— Häfen und Werften. Die bevorstehende Reorganisation des Werftbetriebs strebt vor allem eine Leitung nach kaufmännischen Grundsätzen an.

Das große Dock in Devonport zur Aufnahme der Schiffe von 16000 Tonnen und darüber wird erst im Frühjahr 1906 fertig sein.

Auf dem Fort Bovsand bei Plymouth werden drei 23,4 cm und drei 15 cm-Schnelladekanonen aufgestellt werden.

Die Verteidigung der kanadischen Kriegshäfen Esquimault und Halifax wurde der kanadischen Regierung übertragen.



Frankreich. Der dem nächstjährigen Haushaltvoranschlag beigefügte Flottenbauplan ist vom Oberen Marinerat vor der Schlacht von Tsushima aufgestellt worden. Der Kammerberichterstatter, M. Bos, hat daher den Marineminister ersucht, den Plan einer Nachprüfung durch den Oberen Marinerat an Hand der Erfahrungen dieser letzten Seeschlacht unterziehen zu lassen, was M. Thomson zugesagt hat.

— Das von der Germania-Werft erbaute jüngste Unterseeboot hat in Frankreich große Aufregung hervorgerufen, die sich in der immer wiederholten Behauptung äußert, ein französischer Ingenieur habe dasselbe nach den Plänen des Tauchbootes „Aigrette" gebaut. Die Tageszeitungen haben nun die Ansichten von zuständigen Fachmännern eingeholt und veröffentlicht. M. d'Equivilley, der als Entwerfer der Pläne genannt wird, hat seinerzeit bei M. Goubet gearbeitet und ein volkstümliches Buch „Les bateaux sousmarins et les submersibles" vor etwa vier Jahren veröffentlicht, das kürzlich in deutscher Übersetzung von Oberleutnant zur See Wiencke erschienen ist. Ingenieur Laubeuf weist denn auch darauf hin, daß die Konstruktionsangaben der französischen Unterseeboote ja amtlich veröffentlicht würden und daß jeder Ingenieur danach einen Plan entwerfen könne. Vizeadmiral Fournier lehnte in einem Briefe an den „Matin" die erbetene Unterredung ab und führte aus, daß seiner Ansicht nach die Pläne der französischen Unterseeboote wohl behütet seien und daß, selbst wenn einer gestohlen werden sollte, man Frankreich seine ausgezeichnete geographische Lage nicht stehlen könne, die es in den Stand setze, jeden Angreifer zur See zu vernichten: „Da wir keine Angriffsabsichten haben, so würde unsere Flotte keinen Angriff von fremden Tauchbooten zu befürchten haben. Das Tauchboot ist auf Grund dieses ständigen Vorteiles eine ausschließlich französische Waffe."

— Organisation. Die von M. Pelletan geänderte Offizierbekleidungsvorschrift hat neuerdings wieder Änderungen erfahren, die zum Teil die früheren Vorschriften wieder herstellen, namentlich bezüglich des Tragens des Hutes.

Der Marineminister geht mit der Schaffung eines eigenen Marineartillerie-Ingenieurkorps um, das die bisher vom Kolonialheer geborgten Artillerieoffiziere ersetzen soll. Zunächst sollen Seeoffiziere, die das Artillerieoffizierzeugnis besitzen, und später eine bestimmte Zahl der Schüler der école polytechnique eingestellt werden.

Die wachsende Bedeutung der Marineanlagen in Indochina sowie die dem Marinekommandanten dort zufallenden Amtsgeschäfte, ferner die Betonung dieser Stellung in den Räten der Kolonie hat die Umwandlung der Stelle in ein Kontreadmirals-Kommando veranlaßt. Diesem ist das gesamte in der Kolonie befindliche Marinepersonal und -Material unterstellt, einschließlich der bisherigen Reservedivision des Geschwaders des äußersten Ostens, die nunmehr Schiffsdivision von Tongking wird. Der bisher diese lokalen Seestreitkräfte Tongkings befehligende Stabsoffizier wird dadurch überflüssig.

— Die fertige Flotte. Küstenpanzer „Amiral Duperré" ist am 20. September außer Dienst gestellt worden; er soll aus der Schiffsliste gestrichen werden.

Vizeadmiral Gigon übernahm am 16. September das Kommando des Nordgeschwaders.

Die Küstenpanzerdivision des Nordgeschwaders ist am 6. Oktober von Brest in Cherbourg zur Überwinterung angelangt. Die Linienschiffs- und die Kreuzerdivision bleiben über Winter in Brest, nachdem der neue Geschwaderchef darauf verzichtet hat, noch eine Geschwaderfahrt zu unternehmen.

Die Torpedobootsjäger des Nordgeschwaders sollen während der Wintermonate monatlich zwei 2tägige Übungsfahrten, verbunden mit Aufklärungsübungen und Übungen in der Küstenkunde, machen. Mit Übungstorpedos soll dabei einmal tags, einmal nachts geschossen und außerdem sollen vierteljährlich zwei Gefechtstorpedos verschossen werden.

Küstenpanzer „Amiral Aube" wurde bei Rückkehr von einer Schießübung nach Cherbourg von den Torpedobootsjägern des Geschwaders angegriffen.

Vizeadmiral Touchard hat am 3. Oktober in Toulon das Kommando des Mittelmeergeschwaders übernommen.

Panzerkreuzer „Condé" ist am 26. September in Brest für das Mittelmeergeschwader zum Ersatz des „Desaix" in Dienst gestellt worden, hat am 8. Oktober Brest verlassen und ist in den Verband des Geschwaders getreten.

Das Mittelmeergeschwader ist am 17. Oktober von Toulon ausgelaufen; vor den Hyèrischen Inseln wurde es trotz aller Vorsicht erfolgreich von der 1. Unterseebootsflottille angegriffen. Es nahm Kurs auf Ajaccio und fuhr in der Nacht abgeblendet. Am 19. wurde die Vereinigungsübung der beiden Linienschiffsdivisionen mit ihren Kreuzern geübt, wobei die 1. Division den Kurs auf Ajaccio von Toulon, die 2. Division von Biserta hielt; nach der Vereinigung wurde Korsika angegriffen, dessen bewegliche Verteidigung ihrerseits das Geschwader in der Nacht angriff. Die 2. Division ist am 21. von Ajaccio, wo das Geschwader am 19. ankerte, nach Genua gegangen, um während der Anwesenheit der italienischen Majestäten dort bis zum 1. November die Flagge zu zeigen.

Kontreadmiral Boué de Lapeyrère hat am 5. Oktober seine Flagge als Chef der atlantischen Division auf Panzerkreuzer „Desaix" gesetzt und den „Dupleix" an die Werft übergeben. „Desaix" wird in Fort de France eine Munitionsausrüstung niederlegen.

Fischereikreuzer „Chasseloup-Laubat" und „Lavoisier" sind in Lorient in Reserve gestellt worden.

Das Schicksal des in der Bucht von Along festgekommenen Panzerkreuzers „Sully" ist nunmehr besiegelt. Der Ausläufer eines Taifuns verursachte am 1. Oktober das Durchbrechen des Decks, worauf das Hinterschiff in 30 m, das Vorschiff in 10 m Wasser sank. Mannschaft und Material war schon vorher geborgen worden, da die Anzeichen auf Durchbrechen des Schiffes sich klar bemerkbar machten. Die französische Flotte verliert mit dem Schiffe einen ihrer neuesten Panzerkreuzer, der erst vor Jahresfrist in das Geschwader des äußersten Ostens eintrat.

— Bewegliche Verteidigung. Die Boote der ersten Kampflinie in Cherbourg wurden am 12. September mobilisiert und nahmen die vorgeschriebenen Übungen vor.

Von der 1. Flottille des Ärmelkanals fuhr bei einer Übung das Boot „270" so fest in den Backbordbug des Bootes „229" hinein, daß beide in diesem Zustande vom Divisionsboot in den Hafen in Sicherheit gebracht werden konnten.

Nachdem die 3. Torpedobootsflottille des Ärmelkanals aufgelöst und zur 1. übergetreten ist, verbleiben in St. Servan drei Boote, von denen eins als Übungsboot in Dienst ist, die anderen mobilmachungsbereit sind; die drei Boote werden alle Vierteljahr durch andere abgelöst.

Das neue Torpedoboot 1. Klasse „Nr. 303" hat drei 45 cm-Ausstoßrohre, eins im Vorsteven, die beiden anderen sind hinter der Bootsmitte auf Pivots derart gekuppelt, daß, wenn das eine Rohr querab nach Steuerbord gerichtet ist, das andere querab nach Backbord zeigt. Es soll durch diese Anordnung die Schwierigkeit der Richtungsänderung beim Angriff vermieden werden.

— Unterseeboote. Unterwasserboot „Farfadet" ist zur Ausbesserung von Biserta nach Toulon geschleppt worden.

Die Bauten zur Einrichtung der Station für die 2. Unterseebootsflottille des Ärmelkanales in Calais — Kaserne, Vorratsräume, Ausbesserungswerkstatt — sind kürzlich

vergeben worden. Die drei für den Posten bestimmten Boote sind vorläufig in Dünkirchen untergebracht.

Die sechs Unterseeboote der 1. Flottille des Mittelmeeres unternahmen am 17. Oktober zwischen Toulon und den Salins d'Hyères erfolgreiche Angriffe gegen das auslaufende Mittelmeergeschwader.

— Die Flotte im Bau. Linienschiff „Démocratie“ erhält jetzt seine Masten.

— Umbauten. Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ ist auf der Brester Kriegswerft für die Reise des Präsidenten Loubet nach Lissabon eingerichtet worden.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Jules Ferry“ füllt seine Besatzung auf Probefahrtsstand auf.

— Stapelläufe. Torpedoboot „308“ am 13. September, Torpedoboot „298“ am 9. Oktober in Bordeaux.

— Streichungen aus der Schiffsliste. Panzerschiff „Vauban“, Torpedoboot „Déroulède“, Küstenpanzer „Tonnere“.

— Häfen und Stützpunkte. Für Toulon sind sechs, für Cherbourg vier für Biserta zwei 150 Tonnen-Kohlenprähme, in 5 bis 6 Monaten zu liefern, in Bau gegeben worden.

Der Kriegsminister hat den vom Marineminister nach seiner Rückkehr von Biserta im Juni kundgegebenen Wünschen, die Befestigungen der Ostseite unverweilt in Angriff zu nehmen, Folge gegeben.

Die Arbeiten für Herstellung einer Unterseebootsstation in Bonifacio sind so weit fortgeschritten, daß die Ausbaggerung beendet ist und die Arbeiten am Lande ausgeschrieben sind.

— Versuche. Die Versuche der Oberen Kommission für Torpedos mit dem Obry-Apparate ergaben bei 46 Schüssen 43 mit weniger als 10 m Ablenkung, 3 mit Ablenkungen zwischen 10 und 50 m.

In Toulon sind Unterwasser-Sprengversuche von Minen und Torpedoköpfen gegen gepanzerte Teile von Schiffsböden vorgenommen worden.

Die vom Linienschiffskapitän Baudry-Lacantinerie erfundene neue Torpedo-Lanziervorrichtung ist ebendort erprobt und zum weiteren Versuche auf einem Torpedoboote empfohlen worden.

Vor einer Marinekommission wurden in Lorient vom Transportschiff „Drôme“ aus Ausschiffungsversuche von Pferden mit der vom Vizeadmiral Besson erfundenen Schaukelbox gemacht. Die Pferde wurden 400 m vom Strande ins Wasser gesetzt, wobei ein Pferd ertrank.

— Fachliteratur. Im „Moniteur de la Flotte“ ist die Frage der Geschwindigkeit der Linienschiffe von C. Pierreval angeschnitten worden unter Hinweis auf die für die Neubauten der französischen Flotte geplante Geschwindigkeit von 18 Seemeilen. Kommandant Vignot trat dagegen für Erhöhung der Geschwindigkeit auf Kosten der Bestückung ein und wurde durch zwei Zuschriften verschiedener Verfasser damit ad absurdum geführt, so daß er nunmehr zu einer Wasserverdrängung von 19000 Tonnen übergehen will, um Schiffe von 22 Seemeilen Geschwindigkeit mit acht 30,5 cm-Geschützen zu erhalten.

„Temps“ tritt in einem scheinbar amtlich beeinflußten Artikel gegen die Überschätzung der Geschwindigkeit auf Kosten von Trutz und Schutz auf und weist auf einen Aufsatz in „Engineering“ hin, der eine beachtenswerte Lösung dieser wichtigen Frage gebe, indem er zugunsten der Geschwindigkeit wohl die Zahl, aber nicht das Kaliber der schweren Geschütze vermindern wolle. „Temps“ lehnt übrigens das Einheitskampfschiff ab.

** tritt für einen Panzergürtel von 280 mm und Panzerung des toten Werkes der neuen Linienschiffe sowie für Fortfall der übermäßig hohen Aufbauten ein.

„Moniteur de la Flotte“ behandelt die Verwendung der Kleinartillerie auf den neuen Linienschiffen, die bekanntlich keine Mittelartillerie erhalten sollen. Er hält das gewählte Kaliber, 7,5 cm-SK., für ausreichend, die 10 cm-SK. ist weit schwerer, ohne erheblich stärkere Wirkung; man würde sich bei seiner Wahl auf zehn bis zwölf Stück haben beschränken müssen, die zur Verteidigung gegen Torpedobootsangriffe nicht ausreichen würden.

St. Requier fordert in „Le Yacht“ in einem Aufsatz über französische Seeoffizierserziehung eine zweckentsprechendere als sie heutzutage gegeben wird, damit das französische Seeoffizierkorps nicht von seiner hohen Stufe herabsinke. Er verurteilt insbesondere die Ausbildung von Unteroffizieren zur Seeoffizierlaufbahn.

Im „Temps“ wendet sich Ed. Lockroy gegen die geplanten Neubauten für die Flotte, indem er von dem Grundsatz ausgeht, daß jedes zu bauende Schiff einen bestimmten militärischen Zweck haben müsse. Der sei für die Linienschiffe vorhanden, aber nicht für die Panzerkreuzer, namentlich nicht für die 2. Klasse. Als Aufklärungsschiffe seien die großen Panzerkreuzer ebenso wie für den Handelskrieg zu kostspielig, die Panzerkreuzer 2. Klasse zu langsam. Die geplanten Linienschiffe seien zu klein und zu langsam. Man solle sich vom Auslande und von der öffentlichen Meinung im Inlande bei Aufstellung des Flottenbauplanes ganz unabhängig machen und nur militärische Gesichtspunkte für die Wahl der Typen sprechen lassen, dann werde man zu dem Einheitskampfschiffe kommen, das auch am wirtschaftlichsten sich erweisen werde. Bei diesem ließen sich noch große Gewichtsersparnisse erzielen durch Fortfall der Torpedobewaffnung und des Sporns, die erfahrungsmäßig seit Lissa nicht zur Verwendung in der Schlacht gekommen seien, ferner der Militärmasten, die das eigene Schiff mehr gefährdeten als den Gegner, und schließlich der dritten Schraube, deren Zweck so wenig bekannt sei, daß Seeoffiziere und Marinebaumeister, die er auf Grund einer schriftlichen Anfrage eines ihm unbekannten ausländischen Seeoffiziers hiernach befragt habe, ihm keine Auskunft geben konnten. Das ersparte Gewicht müsse zur Vermehrung des Schießbedarfs der schweren Geschütze auf 200 Schuß gegen 60 auf „Patrie“ und Vergrößerung des Kommandoturmes verwendet werden; als Höchstgrenze des Schiffes seien 18000 bis 19000 Tonnen anzunehmen.

⚜

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Wie sehr die Rolle, welche Präsident Roosevelt bei den russisch-japanischen Friedensverhandlungen gespielt hat, seine Stellung befestigt und seine Popularität erhöht hat, geht aus dem Empfange hervor, welchen ihm die Bevölkerung bei seiner Rückkehr von Oyster Bay nach Washington bereitet hat. Nach allen Zeitungsbeschreibungen wurden ihm geradezu fürstliche Ehren erwiesen, und seine Fahrt vom Bahnhofe nach dem Weißen Hause glich einem Triumphzuge. Bei dieser Gelegenheit wurde bereits seine Chance für eine Wiederwahl lebhaft erörtert. Zwar soll der Präsident wiederholt und bestimmt erklärt haben, er werde nach Ablauf seiner jetzigen Amtszeit eine Wiederwahl nicht annehmen; jedoch sprechen sogar demokratische Blätter die Hoffnung aus, er werde von diesem Entschlusse abzubringen sein, und es wird verschiedentlich die Möglichkeit erörtert, daß die Demokraten sich mit den Republikanern bei der Präsidentenwahl vereinigen würden. Trotz dieser Stärkung des präsidentiellen Einflusses mehren sich aber die Stimmen, welche sich gegen erhöhte Ausgaben für Heer und Flotte aussprechen, und man glaubt vielfach, daß dahingehende Forderungen im neuen Kongresse wenig Aussichten auf Bewilligung haben werden. Demgegenüber wird aber neuerdings wieder in der neuen englischen Flottenbasis zu Singapore eine Bedrohung der ostasiatischen Stellung der Union erblickt, und man fordert

trotz der angelsächsischen Freundschaft, welche durch den Besuch des englischen Kreuzergeschwaders unter dem Prinzen Battenberg besonders betont wird, dringend die Verstärkung der Stellung in den Philippinen. Das „Army and Navy Journal" erklärt in seiner Ausgabe vom 30. September die Ablehnung dieser Forderung geradezu für eine nationale Erniedrigung. — Inzwischen hat Präsident Roosevelt eine Reise in die noch immer spröden Südstaaten unternommen, auf welcher er Gelegenheit haben wird, für seine Politik zu werben. Dem Vernehmen nach wird er auf dem Panzerkreuzer „West Virginia" von New Orleans zurückkehren.

Auch die Differenz mit Venezuela ist noch nicht beseitigt, und man wartet mit einiger Spannung auf das Ergebnis der Reise des Richters Calhoun, welcher von der Regierung nach Venezuela entsandt war, um den Streitfall an Ort und Stelle zu besprechen. Da auch Frankreich erklärt hat, seine Geduld gegenüber der Venezolanischen Regierung sei erschöpft, so hält man es nicht für ausgeschlossen, daß beide Staaten gleichzeitig gegen den südamerikanischen Freistaat vorgehen werden.

Auf dem Gebiete der Marine sind während des letzten Monats Ereignisse von besonderem Interesse nicht zu verzeichnen gewesen.

— Personal. 1. Interessant ist, daß der Marinesekretär Bonaparte seinen Entschluß ausgesprochen haben soll, nur ein Jahr im Amte bleiben zu wollen, um alsdann den Posten als Generalanwalt von dem früheren Marinesekretär Moody zu übernehmen. Zutreffendenfalls würde daher die Marine mit dem Beginn des nächsten Etatsjahres schon wieder einen neuen Verwaltungschef erhalten.

2. Der Offiziermangel hat zur Außerdienststellung mehrerer kleiner Kreuzer geführt, um Personal für die fertig werdenden neuen Schiffe zu gewinnen. Aus demselben Grunde sollen, wie bereits im vorigen Hefte erwähnt wurde, die Küstenpanzerschiffe (Monitors) des Küstengeschwaders außer Dienst gestellt werden. Noch deutlicher wird der Offiziermangel dadurch illustriert, daß ein Teil der in Dienst befindlichen Schiffe, sogar auf auswärtigen Stationen, von Offizieren z. D. befehligt wird.

3. Die kriegsgerichtliche Verhandlung in Sachen der „Bennington"-Katastrophe ist wegen Erkrankung des leitenden Ingenieurs Leutnants zur See Wade ausgesetzt worden; jedoch soll sie für den Kommandanten insofern nicht günstig stehen, als sich bereits ergeben haben soll, daß die Vorschriften über die Führung des Maschinenraum-Journals und die Revisionen der Kessel und Maschinen nicht befolgt worden sind.

— Geschwadertätigkeit. 1. Das Linienschiff „Indiana" soll nach gründlicher Überholung an Stelle der „Massachusetts", welche neue Kessel erhalten muß, in die 2. Linienschiffsdivision der nordatlantischen Flotte eingestellt werden.

2. Auf dem Linienschiffe „Alabama" ist bei dem Schießen mit den schweren Geschützen das Oberdeck beschädigt worden, so daß das Schiff auf die Werft gehen mußte. Über den Umfang des Schadens ist noch nichts bekannt geworden.

3. Auf der Station Guantanamo sind neue Gewehrschießstände für die nordatlantische Flotte gebaut; dieselben haben eine Breitenausdehnung von 2000 Yards und Schußentfernungen bis 1000 Yards. Es sollen 500 Scheiben vorhanden sein und man nimmt an, daß die 1500 Mann der nordatlantischen Flotte (es scheint sich hier lediglich um die Seesoldaten zu handeln) innerhalb einer Woche ihre Schießübungen auf allen Entfernungen erledigen können.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Das Linienschiff „Mississippi" ist am 30. September auf der Cramp Shipbuilding Company zu Philadelphia vom Stapel gelaufen.

2. Um einen Vergleich zwischen der neu abgesteckten Probefahrtsstrecke bei Monroe Island, Maine, und derjenigen bei Provincetown Mass. zu gewinnen, wurden mit dem neuen Panzerkreuzer „Colorado" Fahrten abgehalten. Es sollte dabei besonders

ermittelt werden, welchen Einfluß die Wassertiefe ausübt. Bei Munroe Island betrug die Wassertiefe 65 Faden (119 m), bei Provincetown 25 Faden (46 m). Auf der neuen Strecke wurde eine Geschwindigkeit von 22,22 Knoten erreicht, gegen 21,62 bei Provincetown. Auf der letzten Fahrt brach jedoch ein Zylinderdeckel.

3. Zur Erprobung der Festigkeit der Schiffskonstruktion der neuen Panzerkreuzer wurden auf dem Schießplatze zu Indian Head Schießversuche gegen eine Scheibe abgehalten, welche eine Sektion der Schiffsseite der „Tennessee“ darstellte. Die Erfolge sind im wesentlichen schon im Maiheft besprochen. Was noch nicht bekannt ist, ist die Wirkung der 30,5 cm-Granate innerhalb einer geschlossenen Abteilung, die unmittelbar über dem Panzerdeck zur Explosion gebracht wurde. Die örtliche Wirkung war eine beträchtliche, das Panzerdeck wurde aber nicht durchschlagen. Man war daher von den Ergebnissen sehr befriedigt.

— Verschiedenes. 1. Der Wettstreit zwischen der Staatswerft New-York und der Werft der Newport News Company im Bau der Linienschiffe „Connecticut“ bzw. „Louisiana“ hat dazu geführt, daß auf der Staatswerft eine praktischere und billigere Methode des Schiffbaues angewandt worden ist, als sie bisher auf Staatswerften üblich war. Man glaubt, auf diese Weise dahin zu gelangen, daß der Bau größerer Kriegsschiffe in Zukunft in einem schnelleren Tempo bewerkstelligt wird, und schlägt zu diesem Zwecke vor, solange wenigstens, wie die Marinewerften durch die Reparaturen des Flottenmaterials nicht während des ganzen Jahres vollauf beschäftigt sind, stets ein größeres Schiff auf einer der Hauptwerften im Bau zu haben, um der Marine ein geübtes Arbeiterkorps zu sichern.

2. Zum Studium der Maßnahmen, welche in den europäischen Marinen für die körperliche Ausbildung der Mannschaften angewendet werden, war der Kontreadmiral z. D. Watson nach Europa entsendet worden. Er hat, wie er einem Korrespondenten des „Philadelphia Public Ledger“ gegenüber erklärt hat, gefunden, daß man in den europäischen Marinen der körperlichen Entwicklung und Übung der Mannschaften mehr Fürsorge gewidmet hat, als in Amerika; hier habe man ziemlich spät eingesehen, daß die Marine zur Hebung ihrer Leistungsfähigkeit ebensowohl kräftiger, gut genährter, zufriedener und gut ausgebildeter Mannschaften bedürfe, wie großer Schiffe und mächtiger Geschütze, und daß nach Fortfall der Segelmanöver der Dienst auf den Panzerschiffen die körperliche Entwicklung der Mannschaften zu wenig gefördert habe. In England sei man darin am weitesten gekommen und die amerikanische Marine könne wenigstens darin von England lernen. Die dort verwendeten Methoden basierten auf dem schwedischen System. Auch in Frankreich seien ähnliche Schritte getan worden und „in Deutschland seien kürzlich zwei Seeoffiziere zur Armee kommandiert worden, um die Methoden der körperlichen Ausbildung zu studieren, welche im Heere schon seit langer Zeit so schöne und durchgreifende Erfolge gezeitigt hätten und nun in der Flotte eingeführt werden sollten“. Es ist hier augenscheinlich die schon lange übliche Kommandierung von Seeoffizieren zur Militär-Turnanstalt gemeint, welche der amerikanische Admiral als eine neue Einrichtung anzusehen scheint.

Auch in bezug auf die moralische Hebung des Niveaus der Mannschaften sei in England eine sehr zufriedenstellende Lage geschaffen worden, vornehmlich durch die Bemühungen der Mrs. Agnes Weston, welche „die Mutter der britischen Flotte“ genannt werde. Ihre Wirksamkeit habe große Ähnlichkeit mit derjenigen der Mrs. Helen Gould, obwohl ihr die Hilfsmittel der Amerikanerin nicht zur Verfügung ständen.

3. Ein Taifun, welcher am 26. September die Philippinen traf und der schwerste seit 1882 gewesen sein soll, hat großen Schaden angerichtet und nicht unbedeutenden Menschenverlust verursacht. Die telegraphischen Verbindungen wurden in weitem Umfange zerstört und die Baulichkeiten verschiedener Militärposten vernichtet.

Auf der Werft von Cavite wird der angerichtete Schaden allein auf 88 000 Dollars bewertet, davon 27 000 Dollars an den Hafenanlagen, 27 000 an Hochbauten, 1000 am Lazarett, 10 000 an Maschinenanlagen, 16 000 an Artilleriematerial, 4500 an Vorräten und 2500 an Ausrüstungsgegenständen. Außer kleineren Fahrzeugen ist das seinerzeit den Spaniern abgenommene, allerdings militärisch wertlose Kanonenboot „Leyte" von 150 Tonnen Deplacement mit seiner Besatzung untergegangen.

⚜

Italien. Schiffsbewegungen. Kontreadmiral Orestis ist an Bord des Kreuzers „Fieramosca" Mitte des Monats Oktober in St. Vincent angekommen und nach Bahia in See gegangen.

Das Kadettenschulschiff „Amerigo Vespucci", das sich längere Zeit in Cherbourg und Amsterdam aufgehalten hatte, lief auf der Heimreise vom 14. bis 16. Oktober Lissabon an und ging nach Barcelona weiter.

Der Kreuzer „Marco Polo" hat die japanischen Gewässer verlassen und befindet sich zur Zeit auf einer Rundreise im Gelben Meere. Nach dem Besuche von Tschemulpo, Tschifu und Tschingwantau ankerte er am 14. Oktober auf Taku-Reede.

Der Kreuzer „Calabria" hat auf seiner Reise um die Welt am 5. Oktober Honolulu erreicht und ist zur Zeit auf der Fahrt nach Suva (Fidji-Inseln).

— Flottenbesuche. Es verlautet, daß ein japanisches Geschwader unter Admiral Togo gelegentlich des Aufenthalts in den europäischen Gewässern Palermo, Neapel, Livorno und Genua anlaufen wird. Von Civitavecchia aus wird sich Admiral Togo nach Rom begeben, um die Grüße seines Herrschers dem italienischen Hofe zu überbringen.

Die englische Atlantikflotte wird im November und Dezember verschiedene italienische Häfen besuchen. Nachstehendes Programm ist vorläufig in Aussicht genommen: 4. bis 11. November Golf Aranci, 11. bis 21. November Neapel, 22. November bis 1. Dezember Livorno, 12. bis 13. Dezember Rapallo.

Frankreich entsendet anläßlich der Anwesenheit des italienischen Königspaares bei den Eröffnungsfeierlichkeiten der neuen Hafenanlagen in Genua die zweite Division des Mittelmeergeschwaders nach diesem Hafen. Die italienische Flotte wird durch eine Division, aus „Benedetto Brin", „Garibaldi", „Francesco Ferrucio" und „Agordat" bestehend, bei dieser Gelegenheit vertreten sein. Die italienischen Schiffe treffen am 22., die französischen am 24. Oktober ein.

— Personal. Der Chef des Marinedepartements Spezia, Vizeadmiral Morin, unternimmt zur Zeit eine vom Ministerium unvermutet angeordnete Inspektionsreise. Zunächst besichtigte er die Königliche Werft in Tarent und sollte sich von dort nach Venedig begeben.

Nach Prüfung der Berichte über die Flottenmanöver wird der Admiralsrat zusammentreten und die Beförderungsvorschläge für die Offizierkorps aufstellen. Man erwartet zahlreiche Veränderungen in den Admirals- und Kommandantenstellungen. Kontreadmiral Aubry, zur Zeit Unterstaatssekretär der Marine, soll die Führung des Reservegeschwaders erhalten, während Kontreadmiral Bettolo zum Vizeadmiral und Departementschef in Venedig ernannt werden soll. Als Nachfolger des Kontreadmirals Aubry im Ministerium wird Kontreadmiral Annovazzi genannt.

— Neubauten. Von den bei Schichau erbauten sechs Torpedobooten 1. Klasse ist „Sirio" abgenommen und hat am 6. Oktober die Reise nach Italien angetreten; „Spica" und „Sagittario" sind ebenfalls bereits zu Wasser.

Die „Rivista Marittima" beschäftigt sich im August/September-Heft eingehend mit dem in Castellamare im Bau befindlichen Panzerkreuzer „San Giorgio". Die

Bau- und Armierungsangaben dieses ersten Kreuzers seines Typs sind nach der genannten Quelle folgende: Länge zwischen den Perpendikeln 131 m, Totallänge 138,1 m, Breite 21 m, Tiefgang vorn 6,75 m, hinten 7,55 m, Deplacements 9832 Tonnen.

Armierung: vier 25,4 cm L/40 in zwei Barbettetürmen an den Schiffsenden, acht 20,3 cm oder 19,0 cm L/45 in vier seitlichen Drehtürmen, sechzehn 7,6 cm-SK, davon acht an Oberdeck, zwei unter der Back und sechs in der Batterie, acht 4,7 cm-SK. und drei Torpedorohre (zwei Unterwasser-Breitseitrohre, ein Heckrohr).

Panzerung: Gürtelpanzer, über die ganze Länge des Schiffes, 200 mm, an den Enden 80 bis 90 mm, darüber Seitenpanzer, der die Unterbauten der schweren Türme umfaßt, 160 bis 180 mm, darüber Batteriepanzer, der die Unterbauten der 20,3 bzw. 19,0 cm-Geschütze einschließt, 180 mm. Traversen 180 mm, Panzerdeck 30 bis 40 mm, Oberdeck und Batteriedeck 40 bis 45 mm. Panzerung der schweren Artillerie vorn 180 mm, hinten 160 mm, der 20,3 bzw. 19,0 cm-Türme 160 mm. Panzerung des Kommandoturms 250 mm, des Leitungsrohres für die Kommandoelemente 150 mm. Als Panzer wird Terni-Stahl nach Krupp-System verwendet.

Maschine: zwei Dreifach-Expansionsmaschinen, die bei natürlichem Zuge 13 000, forciert 18 000 Pferdestärken entwickeln. Dauergeschwindigkeit 20 Seemeilen, Höchstgeschwindigkeit 22,5 Seemeilen. Normaler Kohlenbestand 700 Tonnen, Höchstkohlenfassungsvermögen 1500 Tonnen.

Kessel: Wasserrohrkessel in vier Gruppen.

Das bei dem Bau des Schiffskörpers zur Verwendung gelangende Material ist gehärteter Stahl. Unter den Maschinen und Kesseln zieht sich ein Doppelboden hin, der an Steuerbord und Backbord durch drei wasserdichte Längs- und dreizehn ebensolche Querschotten in je 24 wasserdichte Abteilungen geteilt wird; vor und hinter dem Doppelboden sind je zwei Plattformdecks. Seitlich reicht der Doppelboden bis zum Panzerdeck; über diesem befinden sich an beiden Seiten die Doppelwände. Zahlreiche gewöhnliche Längs- und Querschotten versteifen die Verbände. Die zur Unterbringung der Munition, der Vorräte, elektrischen Maschinen, Turmdrehmaschinen, Steuerapparate usw. bestimmten Räume werden ebenfalls durch wasserdichte Abteilungen gebildet, deren Schottwände bis zum Zwischendeck oder noch weiter nach oben durchgeführt sind.

Die Maschinen sind durch zwei wasserdichte Längsschotten voneinander getrennt, so daß die eine Maschine intakt bleibt, wenn der andere Raum aus irgend einem Grunde nicht verwendbar ist. Zwei Kesselgruppen sind getrennt vor den Maschinen, zwei andere Kesselgruppen hinter den Maschinen. Der zwischen den Maschinen liegende Gang ist bis zu den Kesselgruppen nach vorn und hinten weitergeführt. Während des Gefechts werden die Kohlen nur aus den Querbunkern genommen, so daß die Längsbunker dauernd geschlossen bleiben können.

Die Munitionsräume sind derart im Schiff verteilt, daß jeder Turm seine Munition aus einem besonderen Raum empfängt.

Elektrische Hilfsmaschinen gelangen in weitgehendstem Maße zur Verwendung; die Bewegungsmechanismen der Türme, die Munitionsförderwerke, die Ankerlichtmaschinen, Lenzpumpen, Ventilationsmaschinen usw. werden elektrisch betrieben.

— Flottenmanöver. Die im letzten Heft angekündigten Flottenmanöver sind vom 20. September bis 2. Oktober abgehalten worden.

Vor Beginn der Feindseligkeiten hatte sich die blaue Partei (Mittelmeergeschwader) — 4 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 2 Torpedofahrzeuge, 6 Torpedobootsjäger, 4 Torpedobootsdivisionen — in Gaeta, die rote Partei (Reservegeschwader) — 5 Linienschiffe, 2 Torpedofahrzeuge, 6 Torpedobootsjäger, 5 Torpedoboote 1. Kl. und 4 Torpedobootsdivisionen — in Maddalena vereinigt.

In der Nacht vom 20. auf 21. September wurden den Befehlen der Oberleitung, die sich auf „Lepanto" vor Gaeta befand, entsprechend die Feindseligkeiten eröffnet. Während der ersten Periode blieben die Gros in ihren Stützpunkten vor Anker

und trafen nur die Maßnahmen zur Abwehr feindlicher Torpedobootsangriffe. Die Geschwader lagen dicht unter Land, die blaue Partei bei Elena, und sicherten den Ankerplatz durch Sperren jeglicher Art. Eine Vorpostenlinie von Torpedobooten wachte nach der offenen See zu, Patrouillenboote hielten die Gegend längs der Küste unter dauernder Beobachtung. Die Scheinwerferstationen und besondere Fahrzeuge bildeten feste Lichtsperren, um dem Gegner die unbemerkte Annäherung an den Ankerplatz unmöglich zu machen. Die Semaphorstationen und Küstenbefestigungen unterstützten die Geschwader in der Wachsamkeit, von seiten der blauen Partei waren noch zwei besondere Batterien an der Mündung des Garigliano und bei Pizzone zu Verteidigungszwecken aufgestellt worden. Diese erste Periode der Manöver scheint nur den Zweck verfolgt zu haben, festzustellen, ob die in Gaeta und Maddalena vorhandenen Verteidigungseinrichtungen genügen, ein Geschwader, das zur Erholung, zum Kohlennehmen oder zu kleineren Reparaturen diese Häfen aufsucht, hinreichend gegen Torpedobootsangriffe zu schützen.

Von beiden Parteien wurde ein Teil der Torpedoboote, in erster Linie die Torpedobootsjäger, von Beginn des Manövers an nach dem feindlichen Stützpunkt entsendet, um mit allen Mitteln zu versuchen, dem gegnerischen Gros Abbruch zu tun. Trotz der angestrengten Versuche gelang es weder den blauen noch roten Torpedobooten diese Aufgabe zu erfüllen. Sie wurden stets durch die Vorpostenboote und die Batterien entdeckt und zurückgeworfen. Die geschickte Führung des als Minenfahrzeug ausgerüsteten Torpedofahrzeuges „Tripoli" verhalf allein der roten Partei zu einem nicht unbedeutenden Erfolg. „Tripoli" war in der ersten Nacht von Maddalena in See gegangen und unbemerkt unter der Küste längs steuernd in den Golf von Gaeta gelangt. Hier benutzte er die dunkle Lücke zwischen zwei Lichtsperren und warf im Eingang des Hafens etwa 2000 m vom Ankerplatz des Gros entfernt dreißig Minen, um das Auslaufen des blauen Gros zu gefährden. Als er sich nach Ausführung dieses Manövers wieder entfernen wollte, wurde er von der Monte Orlando-Semaphorstation entdeckt und gleichzeitig von den Scheinwerfern beleuchtet. Jetzt war es den nach See zu stehenden roten Torpedobooten ein Leichtes, „Tripoli" und zwei feindliche Torpedoboote aufzubringen.

In der Nacht vom 24. auf 25. September war dieser erste Manöverabschnitt beendet. Die Erfolglosigkeit der Torpedobootsunternehmungen auf beiden Seiten hatte bewiesen, daß die vorhandenen Anlagen im Verein mit den Sicherheitsmaßnahmen der Parteiführer einen ungestörten Aufenthalt in diesen Stützpunkten, die sich ja beide besonders zur Operationsbasis eignen, tatsächlich gewährleisten. Der Zwischenfall vor Gaeta hätte sich wohl bei größerer Aufmerksamkeit der Wachboote verhindern lassen.

Diese erste Zeit war für das Personal der Torpedoboote ziemlich anstrengend, da diese, besonders während der Nächte, dauernd in Tätigkeit waren. Das Wetter scheint allerdings günstig gewesen zu sein. Eine Havarie ist auf seiten der blauen Partei zu verzeichnen; bei einer Nachtunternehmung kollidierten der Torpedobootsjäger „Aquilone" und das Torpedoboot „101" mit hoher Fahrt, wobei „101" schwer beschädigt wurde.

Das blaue Geschwader ging alsdann nach Maddalena in See, um zur eigentlichen Blockade der roten Partei zu schreiten. Auch die Oberleitung begab sich nach der Nordküste Sardiniens.

Am 27. September abends wurde das blaue Geschwader von roten Streitkräften in der Nähe von Kap Ferro, also schon nahe bei Maddalena, gesichtet. Noch in der gleichen Nacht nahm das Geschwader eine Blockadestellung um Maddalena ein, angeblich etwa 8 Seemeilen vom Land entfernt.

Die rote Partei, die an Gefechtskraft der Linienschiffe unterlegen war, über Panzerkreuzer überhaupt nicht verfügte, zögerte nicht, ihr gesamtes Torpedobootsmaterial sofort in der energischsten Weise einzusetzen, um zu versuchen, das Gleichgewicht der Parteien herzustellen. Dieser tatkräftigen Offensive blieb der Erfolg nicht versagt. Schon in den ersten Nächten gelang es den Torpedobootsjägern „Freccia" und „Strale", und

den Torpedobooten „84“, „145“ und „146“ das Flaggschiff der blauen Partei „Regina Margherita“ und die Torpedofahrzeuge „Coatit“ und „Agordat“ außer Gefecht zu setzen. Die Torpedobootsjäger waren ungesehen durch die Blockadelinie durchgebrochen und griffen den Gegner von See kommend an. Auf diese Weise glückte es, die ausweichenden Schiffe anderen Torpedobooten, die unter Land im Hinterhalt lagen, direkt in die Arme zu treiben. Im weiteren Verfolg der Blockade wurden noch „Emmanuele Filiberto“ von „Euro“, „104“ und „142“, „Benedetto Brin“ von „Aquila“, „Avvoltoio“ und „Condore“ und schließlich „Vettor Pisani“ von den Torpedobooten „84“, „145“ und „146“ außer Gefecht gesetzt. Die rote Partei verlor nur die Torpedoboote „75“, „81“, „109“, „117“, „149“ und „153“, die Zerstörer blieben sämtlich intakt.

Diese hervorragende Tätigkeit der Torpedoboote der blockierten Partei hatte zur Folge, daß die blaue Partei am Morgen des 1. Oktober nur noch über ein Linienschiff, drei Panzerkreuzer und ihre Torpedoboote verfügte, mithin der roten Partei weit unterlegen war. In der Nacht vom 1. auf 2. Oktober benutzte Kontreadmiral **Bettolo** die für einen Durchbruch günstigen Witterungsverhältnisse, regnerisches Wetter, dunkle, stürmische Nacht, und führte sein Geschwader unbemerkt durch die Blockadelinie hindurch. Hiermit hatte die blockierte Partei ihre Aufgabe glänzend gelöst.

Die Manöver hatten durch diese unvorhergesehene Wendung einen so frühen Abschluß gefunden, daß Seine Majestät der König nicht mehr rechtzeitig zu dem Schlußmanöver eintreffen konnte, wie eigentlich im Programm beabsichtigt war. Infolgedessen wurde als Schlußperiode die Vorführung eines Gefechtsbildes, eine Schießübung und eine Flottenparade angeordnet.

Die beiden Geschwader vereinigten sich am 2. Oktober auf der Reede von Maddalena, wo im Laufe des Nachmittags der König an Bord der „Sicilia“ eintraf. Die außer Gefecht gesetzten Schiffe traten auf Anordnung der Oberleitung wieder zu ihren Verbänden.

Am folgenden Tage verließen beide Geschwader den Hafen und nahmen die Anfangspositionen für die Gefechtsübung ein. Der König wohnte an Bord des „Lepanto“ der Übung bei. Infolge eines stürmischen Westwindes herrschte ziemlich hoher Seegang, der Leitung kam es jedoch gerade darauf an, das Gefecht unter diesen schwierigen Umständen durchführen zu lassen. Nach den wenigen Nachrichten, die über das Gefechtsbild bekannt geworden sind, näherten sich beide Geschwader, anfangs etwa 7000 m voneinander entfernt, in Kiellinie. Die rote Partei teilte sich dann in zwei Gruppen, um den Gegner ebenfalls zur Teilung seiner Streitkräfte zu zwingen und die eigene schwere Artillerie besser zur Geltung zu bringen. Das blaue Geschwader, das über einen Geschwindigkeitsüberschuß von 4 Seemeilen verfügte, behielt seine Formation bei, manövrierte derart, daß es eine der Gruppen vorn umfaßte, indem es sich an der Spitze vorüberzog, und schob sich dann mit hoher Geschwindigkeit zwischen beide Gruppen. In diesem Moment setzte die rote Partei ihre Torpedobootszerstörer, die bis dahin im Schutz der Linienschiffe geblieben waren, gegen die feindliche Spitze an; der Gegner antwortete mit dem Gegenangriff der eigenen Zerstörer. Die Boote arbeiteten sich nur mit Mühe in dem hohen Seegang, manchmal ganz im Schaum und Gischt verschwindend, vorwärts. In dieser Gefechtsphase erfolgte das Beendigungssignal der Oberleitung; der Sieg mußte, wie es ja nicht anders erwartet werden konnte, der blauen Partei zugesprochen werden.

Die Geschwader sammelten und folgten „Lepanto“, der nach der Küste zuhielt. Hier fand unter Schutz des Landes eine gefechtsmäßige Schießübung der „Sardegna“ und des „Garibaldi“ gegen ein geschlepptes Ziel, ein ausrangiertes Torpedoboot, statt. Die Übung begann auf etwa 3000 m; die Resultate sollen zufriedenstellend gewesen sein.

Am 4. Oktober wurde als Schlußakt der Manöver eine Flottenparade vor Seiner Majestät dem König abgehalten. Bei dieser Gelegenheit sprach der König dem Herzog von Genua seine Zufriedenheit über die Leistungen der Flotte und die Haltung und die Disziplin der Mannschaften aus. Ein Tagesbefehl brachte dieses Lob

zur Kenntnis der Beteiligten. Der König begab sich dann an Bord der „Sicilia“ nach Bado. Der Marineminister, der den König während seiner Anwesenheit bei der Flotte begleitet hatte, kehrte nach Rom zurück; der Herzog von Genua legte die Oberleitung nieder und schiffte sich am 10. Oktober von „Lepanto“ aus.

Die Geschwader verblieben noch bis zum 12. Oktober in Maddalena und gingen dann zur Abhaltung der Preisschießübungen nach Gaeta. Die für die Manöver besonders in Dienst gestellten Fahrzeuge wurden nach ihren Stationshäfen entlassen.

Die Erfolge der Torpedobootsunternehmungen der roten Partei vor Maddalena hatten zuerst im ganzen Lande eine gewisse Begeisterung hervorgerufen. Es ist leider nicht bekannt, ob die Erfolge der Boote mangelnder Übung in der Torpedobootsabwehr oder nicht genügender Wachsamkeit der blockierenden Schiffe zuzuschreiben sind oder ob den Booten besonders günstige Witterungsverhältnisse zu statten gekommen sind. Die Örtlichkeit selbst ist für Torpedobootsangriffe sehr geeignet, da die zahlreichen Inseln viele schützende Schlupfwinkel bieten und die Nähe der eigenen Operationsbasis, die leicht zu erreichen ist, Unternehmungen jeglicher Art von vornherein wesentlich erleichtert. Die erste Begeisterung hat sich nach und nach gelegt und der ruhigen Überlegung Platz gemacht, daß Torpedobootsmassen unter bestimmten Verhältnissen einem blockierten Geschwader sehr gute Dienste leisten können, daß aber auch ein Linienschiff, das freien Seeraum vor sich hat, nicht so leicht einem Torpedobootsangriff erliegen wird, wie dies vor Maddalena der Fall war.

⚜

Rußland. Schiffbau. Bei Vickers, Maxim & Sohn in England ist auf Bestellung der russischen Regierung der Bau eines Linienschiffes begonnen worden. Armierung: 4 30 cm-, 4 25 cm-, 14 19 cm- und eine große Anzahl kleinster Kaliber. Geschwindigkeit: 18 Knoten. Die Panzerung wird ungefähr die gleiche Anordnung und Stärke aufweisen wie die japanischen Linienschiffe „Katori“ und „Kashima“.

Das Marineministerium muß der Baltischen Werft und der Galeerenwerft in St. Petersburg außer dem vereinbarten Preise für die Linienschiffe „Andrei Perwoswanni“ und „Pawel I.“ 6 Millionen Rubel Entschädigung dafür zahlen, daß von ihm während der Bauausführung dieser Schiffe auf Grund der im letzten Kriege gemachten Erfahrungen weitgehende Umänderungen befohlen wurden.

Das Marineministerium beschloß, den Typ „Rurik“, im Bau in England, zum Muster für die weiteren Panzerkreuzer zu nehmen. Es geschah dies auf Betreiben des bisherigen Leiters der Konstruktionsabteilung, Vizeadmiral Dubassoff. Als Bauwerft für die neuen Kreuzer dieses Typs kommen die Werft auf der Galeereninsel und die Baltische Werft in Betracht. Der in England im Bau befindliche „Rurik“ soll Herbst 1906 fertig sein.

Man sagt, daß in einer Sitzung des Ministerrates Ende September unter Vorsitz des Zaren die Summe von ungefähr 500 Millionen Mark für Wiederaufbau der Flotte bestimmt worden sei. Man hofft in den Marinekreisen, daß in 5 Jahren eine ansehnliche Flottenmacht auf dem Wasser schwimmt.

Der große geschützte Kreuzer „Otschakoff“ macht jetzt im Schwarzen Meer Probefahrten. Seine Fertigstellung erforderte die Zeit von 3 Jahren, also eine gute Durchschnittsleistung. Der Kreuzer ist ein Kompromiß zwischen „Oleg“ und „Bogatyr“. Bei einem Deplacement von 6645 Tonnen entwickeln seine Maschinen 19500 ind. Pferdestärken und geben dem Schiff eine Geschwindigkeit von 23 Knoten. Die Armierung besteht aus 12 15 cm-, 12 7,5 cm-, 6 4 5 cm-Kanonen und 2 Torpedorohren breitseit unter Wasser.

Das Schwesterschiff „Kagul“, das nun schon seit 4 Jahren im Bau ist auf der Staatswerft in Nikolajeff, wird nicht vor 1907 zu Probefahrten gelangen.

Der Bau von Torpedobooten nimmt augenblicklich das größte Interesse des Marineministeriums in Anspruch. Es sind im ganzen 62 Stück im Bau. Von diesen entfallen 44 auf die Marineverwaltung, während 18 von dem 1904 gebildeten Flottenverstärkungs-Verein in Auftrag gegeben sind. Letztere besitzen ein Deplacement von 500 Tonnen bei 25 Knoten Geschwindigkeit. Die von dem Marineministerium bestellten Torpedoboote sind: 2 Fahrzeuge, „Wsadnik“ und „Gaidamak“, mit 570 Tonnen Deplacement, 1 Minendampfer und 2 Torpedoboote Typ „Sokol“ mit 207 Tonnen Deplacement, 29 Torpedoboote mit 350 Tonnen Deplacement und außerdem noch 10 Hafentorpedoboote von 35 Tonnen Wasserverdrängung. Von den seitens des Marineministeriums bestellten Booten sind 12 nach Havre und Toulon vergeben, während die übrigen 32 in Rußland gebaut werden.

Die Hauptabmessungen der 350 Tonnen-Boote sind: Länge = 65 m, Breite = 6,5 m, Tiefgang = 1,7 m, Geschwindigkeit = 26 Knoten. Zwei Vertikalmaschinen dreifacher Expansion erhalten den Dampf aus vier Zylinderkesseln System Normand. Die Lenzvorrichtung besteht aus Ejektoren, für jede Abteilung getrennt, die von Pumpen, System Worthington, getrieben werden. Der Verdampfer, System Krug, gibt 22 Tonnen Frischwasser in 24 Stunden. Zur Erzeugung des Kesselspeisewassers werden Krug-Kondensatoren neuester Konstruktion aufgestellt. Die ersten vier Torpedoboote dieser Klasse sollen noch im Laufe dieses Jahres zur Ablieferung gelangen, weitere vier Stück im Frühjahr 1906. Wahrscheinlich werden aber diese Zeitpunkte wegen der unruhigen Arbeitsverhältnisse der Werften nicht eingehalten werden können.

Eins dieser Boote, das Torpedoboot „Widny“ (350 Tonnen), macht jetzt schon Probefahrten. Anfänglich wollte man ihm Petroleumfeuerung nach dem System des Russen Lutzki geben, doch nahm man infolge der verunglückten Versuche mit dieser Erfindung hiervon wieder Abstand und es wurde die gebräuchliche Kesselanlage eingebaut. Das Boot, das 25. Bauwerk der Newskiwerft dieser Art soll ausgezeichnete Eigenschaften aufweisen. Bei den Meilenfahrten wurden durchschnittlich $27^1/_4$ Knoten erreicht, d. i. $1^1/_4$ Knoten mehr als kontraktlich.

Auf der Privatwerft in Nikolajeff wird jetzt ein großer Ponton in Schiffsform gebaut, zum Zwecke weitgehender Minenversuche. Der neueste Linienschiffstyp des Schiffbauingenieurs Guljäjeff stellt die Forderung einer unbedingten Schwimmfähigkeit selbst nach mehrfacher Minenberührung in den Vordergrund und es scheint, als ob sich das Marineministerium doch erst von dem Werte einiger tief einschneidender Änderungen durch praktische Versuche überzeugen will. Die Versuche sollen in Sewastopol im nächsten Jahre stattfinden.

Die japanische Nachricht, daß der russische Torpedobootszerstörer „Silny“ gehoben sei, wird von dem früheren Kommandanten des Fahrzeuges dementiert. Nach seiner Behauptung sei durch Minenexplosion der Rumpf in zwei Teile zerschlagen worden, wovon das hintere Stück gänzlich verloren gegangen sei. Nur das Vorderteil mit dem Namen könnte gehoben sein.

— Organisation im Marineministerium. Die bisherige Stellung des selbständigen Leiters des Schiffbaues und der Schiffsausrüstung wird abgeschafft und an dessen Stelle tritt ein dem Marineminister vollkommen untergeordneter Abteilungsvorstand für diese Angelegenheiten, dem zugleich die sämtlichen Verwaltungsangelegenheiten der Flotte zugeteilt werden. Ferner wird das technische Komitee umgeändert in eine kollegiale Behörde, bestehend aus Mitgliedern des Schiffbaues, der Artillerie und des Torpedowesens. Als Leiter dieser Komitees wird der Kontreadmiral Nikónoff genannt.

— Ausbau der Werften. Im Zusammenhange mit dem Wiederaufbau der Flotte wird die Vergrößerung der meisten russischen Werften nnd darauf bezüglichen Fabriken vor sich gehen. Die Putiloff-Werke planen weitgehende Veränderungen. Durch

die Gunst ihrer gegen Wetter und feindliche Unternehmungen geschützten Lage am Finnischen Meerbusen sind sie für Bauausführungen besonders geeignet. Außer einem etwa 5 Millionen Rubel betragenden Ausbau der Werftanlagen richtet sich das Hauptaugenmerk dieser Werft auf die Vervollständigung des Stammes an Werkführern und Arbeitern der wichtigsten Schiffbauzweige. Zu diesem Zwecke erstrecken sich die Unterhandlungen bis ins Ausland.

— Maschinenschule. In Kronstadt nähert sich die große Maschinenschule ihrer Vollendung. Es ist dies eine Unterrichtsanstalt zur Ausbildung von Matrosen und Freiwilligen zu Heizern und weiter für die Maschinenlaufbahn. Außer dem bis jetzt einzigen Maschinenschulschiff „Okean" (gebaut bei Howaldt in Kiel) sollen des weiteren noch zwei gleiche Maschinenschulschiffe gebaut werden, welche im Zusammenhang mit obiger Schule die praktische Unterweisung im Maschinenbetrieb vornehmen sollen.

— Ausbau der Kronstädter Hafenanlagen. Die seit langem bestehende Absicht der Regierung, den Hafen von Kronstadt lediglich für Zwecke der Kriegsmarine frei zu bekommen, trifft sich jetzt mit dem Wunsche der Petersburger Kaufmannschaft, die nicht mehr genügenden Hafenanlagen dieser Stadt zu erweitern. Die Vorarbeiten zur endgültigen Ausführung sind seit einiger Zeit im Gange.

— Schicksal der meuternden Mannschaften der Schwarzen Meer-Flotte. Am 25. August d. J. gingen aus Sewastopol zwei Linienschiffe, zwei Kreuzer und ein Transportschiff nebst zwei Torpedobooten nach Odessa in See, mit 900 Mann aus der Besatzung der im Juni dieses Jahres meuternden Schiffe an Bord. Sämtliche 900 Mann werden in Odessa der Armee eingereiht und in dieser auf die Grenzgarnisonen verteilt, um dort sich zu rehabilitieren.

⚜

Dänemark. Voranschlag der Marineausgaben für 1906/07:

Seewesen	5 315 000	Kronen,
Sonstiges	1 700 000	„
Zusammen . .	7 015 000	Kronen.

Mehrausgaben gegen 1905/06 80 000 Kronen, das Extraordinarium beträgt 368 000 Kronen.

Für Neubauten wird verausgabt: Fortsetzung des Baues „Peder Skram" und Ausführung des Baues eines Torpedobootes = 1 211 500 Kronen, für Unterhaltung des Schiffsmaterials = 680 500 Kronen.

— Gemeinschaftliche Manöver des Geschwaders und der Seefestung Kopenhagen. Diese Manöver haben in der Zeit vom 12. bis 16. September stattgefunden. Am 12. September trafen die Mannschaften der Seefestungen — Jahrgang 1903 — ein. Unmittelbar nach der Einkleidung wurden die Artilleristen mittels der Dampfer der Seebefestigungen nach den Forts befördert, wo sie sofort zur Bedienung der Geschütze herangezogen wurden.

Währen der vier Manövertage befanden sich die Forts im Kriegszustand, d. h. das den Feind markierende Geschwader durfte am Tage und des Nachts und mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln angreifen. Des Nachts drehte sich der Kampf um die Minensperren, welche von den Wachbooten der Verteidiger unter Mithilfe der Sperrbatterien und Scheinwerfer verteidigt werden mußten. Am Tage machte das Geschwader direkte Angriffe.

Die Manöver waren in diesem Jahr interessant. Belehrt durch die Erfahrungen von Port Arthur, hat man dieses Jahr die Artilleriegefechte in sehr großer Entfernung, 80 bis 100 hm, angefangen, und alle scharfen Schüsse der Seebefestigungen sind auf

bedeutend größere Entfernungen abgegeben worden als früher. Im Juli d. J. fand z. B. ein Schießen gegen bewegliche Ziele mit einem 30,5 cm-Geschütz des Mittelgrundforts auf eine Entfernung von gut 100 hm statt, wobei 25 Prozent Treffer erzielt wurden.

Die nächtlichen Kämpfe um die Minensperren haben viele interessante Momente ergeben. Das Mittelgrundfort, welches wegen seiner vorgeschobenen Lage für die Verteidigung eine große Bedeutung hat, war wiederholt gut ausgeführten Überrumpelungsversuchen ausgesetzt. Die Torpedoboote des Feindes versuchten gleich in der ersten Nacht, die Hafensperren zu forcieren, um dann die Panzerschiffe der Verteidigung, welche auf der Innenreede sowie im Freihafen vermutet wurden, anzugreifen.



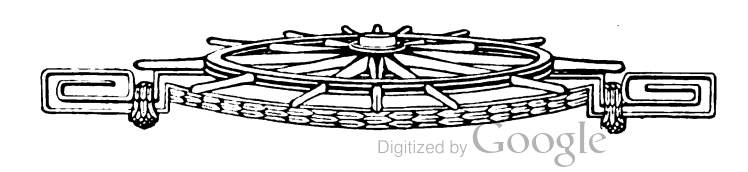
Schweden. Die Neubauten der Marine. Der letzte Reichstag hat die Mittel für den Bau eines Torpedojägers und zweier Torpedoboote bewilligt und die Marineverwaltung hat Angebote auf den Bau dieser Fahrzeuge bei verschiedenen Werften eingefordert. Diese sind nun seitens der mechanischen Werkstatt Aktiengesellschaft Bergsund, der Werft Aktiengesellschaft Lindholmen und der mechanischen Werkstatt Aktiengesellschaft Kockum eingegangen, welche für den Bau des Torpedojägers 934 000 Kronen — 948 000 Kronen — 884 000 Kronen bei einer Lieferzeit von 18 Monaten fordern. Außerdem hat noch Yarrow in London sich erboten, einen Torpedojäger innerhalb von 8 Monaten zum Preise von 50 000 £ (ungefähr 1 Million Mark) zu liefern.

Auf den Bau der beiden Torpedoboote hat die Bergsund-Werft und die neue Werft Aktiengesellschaft Mohala Angebote gemacht. Erstere verlangt für beide Boote bei 12 Monaten Lieferzeit 269 000 Kronen, letztere bei einer Lieferzeit bis zum Aufhören der Seefahrt auf dem Götakanal nächsten Winter 276 000 Kronen, ebenfalls für beide Boote Einzelpreis. Die Marineverwaltung hat sämtliche Angebote dem König unterbreitet und vorgeschlagen, den Bau des Torpedojägers der Kockum-Werft als der Mindestfordernden und den Bau der Torpedoboote der Bergsund-Werft zu übertragen.

— Bauverzögerung am Panzerkreuzer „Fulgia". Infolge des auf der Finnboda-Werft herrschenden lange dauernden Streiks haben die Arbeiten an dem Panzerkreuzer „Fulgia" mehrere Monate geruht.

— Probefahrten. Der Torpedojäger „Magne" hat kürzlich seine Probefahrten beendet. Er liegt zur Zeit bei Thornycroft in Chiswick, um die letzte Ausrüstung zu erhalten. Die forcierte Fahrt ist gut verlaufen. Während der 3 stündigen Dauer derselben wurde eine mittlere Geschwindigkeit von 30,75 Knoten, 1/4 Knoten mehr als kontraktlich, erzielt. Bei der 8 stündigen Kohlenmeßfahrt bei 15 Knoten Geschwindigkeit ist der Aktionsradius um 2800 Seemeilen größer festgestellt worden, als kontraktlich ausgemacht war. (Die kontraktliche Forderung ist nicht bekannt.)

— Bauprogramm. Im nächsten Reichstag werden gefordert werden: 1 Panzerkreuzer, 4 Torpedojäger, 8 große und 7 kleine Torpedoboote, 1 Unterseeboot. Nach diesem Vorschlage wird gleichzeitig eine Personalvermehrung nötig sein von 49 Offizieren und Ingenieuren, 5 Beamten, 87 Unteroffizieren und 636 Gemeinen. Die Ereignisse des letzten Sommers haben der schwedischen Regierung die erhöhte Bedeutung genügender Verteidigungskraft vor Augen geführt, und der neue Marineminister Lindmann hat sein Programm in diesem Sinne entwickelt.



Verschiedenes.

Seetaktik in zerstreuter Ordnung.*) Von H. Vignot.

(Mit 1 Abbildung.)

Der französische Fregattenkapitän a. D. H. Vignot, ein begeisterter Vorkämpfer der jeune école (im Verein mit M. P. Fontin), Verfasser der bekannten Schriften: „Les guerres navales de demain“, „Les lois du nombre et de la vitesse dans l'art de la guerre“, „Essai de stratégie navale“, „Réformes navales“ u. a., hat soeben eine neue, völlig im Geiste der jeune école gehaltene Abhandlung über „Neue Seetaktik in zerstreuter Ordnung“ veröffentlicht, in der er es unternimmt, darzutun, daß ein Geschwader von zwölf Panzerkreuzern imstande ist, ein gleich zahlreiches Geschwader von Linienschiffen desselben Deplacements bei einem Unterschied von 5 Seemeilen in der Gefechtsdauergeschwindigkeit der Linienschiffe und Panzerkreuzer (16 bzw. 21 Seemeilen) unter Anwendung der „tactique en ordre dispersé“ zu überwältigen. Der Verfasser glaubt damit den gordischen Knoten durchschlagen zu haben, der bisher das Hindernis einer Verständigung zwischen den Anhängern des Linienschiffes und des Panzerkreuzers bildete.

Es erscheint überflüssig, hier von neuem auf die heute in allen Marinen so brennende Typenfrage betr. das Verhältnis von Gefechtskraft und Geschwindigkeit in Linienschiff und Panzerkreuzer einzugehen, nachdem diese Frage im „Nauticus“, Jahrgang 1904 und besonders auch Jahrgang 1905 (Kompromiß „Borodino“ und „Edgar Quinet“), in so klarer und treffender Weise beleuchtet ist. Es würde eine Betrachtung darüber zudem den Rahmen einer kurzen Besprechung dieses Buches überschreiten. Es sei daher hier nur auf die betreffenden Aufsätze und Äußerungen im „Nauticus“, 1904 und 1905, hingewiesen.

Da jedoch die vorliegende Abhandlung einen höchst anregenden Beitrag zu der erwähnten Typenfrage liefert und auch sonst manchen interessanten Aufschluß über die Anschauungen französischer Seeoffiziere und Minister in seetaktischen und Typenfragen gibt, sei im folgenden ein kurzer Überblick über den Inhalt des Buches gegeben.

Nachdem der Verfasser in der Einleitung durch Abdruck eines Briefes des früheren Generalstabschefs der französischen Marine, Bienaimé, die Stellung dieses Seeoffiziers zu den früheren Veröffentlichungen Vignots gekennzeichnet, stellt er eine längere Betrachtung über die Notwendigkeit einer bereits im Frieden wohl vorbereiteten Taktik an, deren Grundsätze dem gesamten Offizierkorps in Fleisch und Blut übergegangen sein müssen, so daß jeder die Absichten des Führers in jeder Phase des Kampfes kennt und versteht, ohne daß dies jedoch zu einem starren Festhalten an theoretischen Regeln und hergebrachten Formen führen dürfe. Vignot legt dieser Betrachtung die Einleitung zu dem Buche des Generals v. der Goltz über die „Kriegführung“ zugrunde; als Beweis für die Richtigkeit seiner Behandlungen führt er die Gefechte Suffrens an, den er in einem Brief an einen seiner Freunde selbst sprechen läßt. — Erwähnenswert sind ferner die in diesem Teil wiedergegebenen Ansichten des Admirals Fournier über die Grundprinzipien der Seetaktik sowie eine Rede des früheren Ministers Pelletan über den taktischen Wert der Geschwindigkeit, „diese Waffe Napoleons in gleicher Weise wie Jean Barts, die es ermöglicht, an dem entscheidenden Punkt mit überlegener Macht aufzutreten“.

---

*) Aperçu de tactique navale. Une nouvelle tactique en ordre dispersé. Par le Commandant Henry Vignot. — Paris, »Questions Navales«, Rue de Rivoli 200. — 2 Francs.

Bevor Vignot dann zu der Darlegung seiner Ideen betr. die Taktik in zerstreuter Ordnung übergeht, gibt er noch einen Auszug aus der Einleitung und dem Abschnitt über das Gefecht aus einem im Jahre 1802 Napoleon gewidmeten, in der französischen Marine aber in Vergessenheit geratenen Werke des Kapitäns Ramatuelle. Er verwertet von den in dieser Abhandlung gezogenen Schlüssen vor allem den immer wieder betonten Gedanken, daß es das Hauptbestreben des Taktikers sein müsse, die eigene Flotte in eine Position zu bringen — und darin zu halten, in der dieselbe ein Maximum von Kampfkraft zu entfalten vermöge, während der Gegner nur einen Teil seiner Schiffe bzw. Waffen ins Gefecht zu führen imstande sei, — mit anderen Worten, daß er eine Konzentration der Kraft gegen einen Teil der feindlichen Streitkräfte, am besten durch Umfassung der Spitze oder Queue, unter Umständen mittels Durchbrechens der Linie und Abschneiden eines Teils derselben, anstreben müsse. Auf diese Weise könne auch der absolut Schwächere gegen den Stärkeren mit Erfolg kämpfen.

Dieser Gedanke, mit Hilfe einer überlegenen Geschwindigkeit, wie sie die Technik heute im Gegensatz zur Zeit der Segelschiffe ermöglicht, — in die Praxis übertragen, bildet die Basis für die von Vignot vorgeschlagene Taktik. Das Grundprinzip derselben lautet demgemäß: Mit Hilfe einer überlegenen Geschwindigkeit ist eine Position zum Gegner einzunehmen, in der eine möglichst große Summe der feindlichen Kampfkraft zur Untätigkeit verdammt ist, während der in Aktion tretende Rest derselben durch die größtmögliche Entfaltung der eigenen Kampfkraft niedergekämpft wird.

In einer Reihe theoretischer Betrachtungen sucht Vignot festzustellen, welches die günstigste Position für ein solches Vorgehen gegenüber einer einfachen Linie, mehrreihigen Formationen sowie einem im Kreise aufgestellten Gegner ist, und wie stark eine Gruppe von Schiffen zweckmäßig sein muß, um bei möglichst geringer gegenseitiger Behinderung und guter Manövrierfähigkeit eine möglichst große Wirkung auszuüben, — je größer die Zahl der Schiffe in einer Gruppe, um so größer die „secteurs nuisibles“. Es würde zu weit führen, hier näher auf die vom Verfasser entwickelte Theorie von den „Wirkungskreisen“ der Schiffe und Geschwader einzugehen. Es sei nur das Resultat dieser Betrachtungen angeführt:

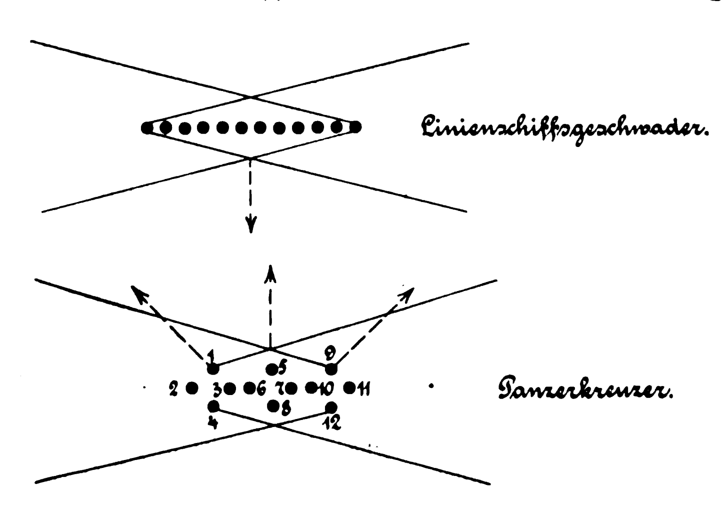
1. Der Geschwindigkeitsüberschuß der Panzerkreuzer muß mindestens 5 Seemeilen betragen. (Als maximale Gefechtsdauerfahrt einer Flotte von Linienschiffen mit 18 bis 19 Seemeilen Probefahrtsgeschwindigkeit nimmt V. 16 Seemeilen an, als diejenige von Panzerkreuzern mit etwa 23 Seemeilen Probefahrtsgeschwindigkeit 21 Seemeilen.)

2. Die Gruppe muß aus vier Panzerkreuzern bestehen, um den oben erwähnten Anforderungen zu entsprechen.

3. Die einzelnen Gruppen müssen mit hoher Geschwindigkeit in die „secteurs nuisibles“ der Linienschiffsflotte zu gelangen suchen und von dort aus den ihnen gegenüberstehenden Teil des Gegners mit einem Schnellfeuer, vornehmlich ihrer schweren Geschütze (Kaliber usw. siehe weiter unten) überschütten.

4. Der Kampf darf nur auf größere Entfernungen geführt werden, der einzelne Vorstoß von nur kurzer Dauer sein.

Die nachstehende Skizze läßt erkennen, wie V. sich den Kampf eines Panzerkreuzergeschwaders von zwölf Schiffen in drei Gruppen gegen ein gleich zahlreiches Linienschiffsgeschwader von Schiffen gleichen Deplacements vorstellt: „Sobald die Marschrichtung des Gegners erkannt ist, teilen sich die Kreuzergruppen, die rechte Gruppe holt nach rechts aus, die linke nach links, beide mit hoher Geschwindigkeit; die mittlere Gruppe behält mit kleiner Fahrt zunächst Kurs bei, um sich in einem günstigen Momente auf eine Blöße des Feindes zu stürzen.“ Durch dies unerwartete Manöver soll der Gegner in Verwirrung gebracht werden, was den einzelnen Gruppen ein weiteres erfolgreiches Vorgehen ermöglicht. — Eine solche Taktik erfordert, wie Vignot betont, eine sorgfältige Friedensvorbereitung, ein durchdachtes Zusammenwirken der einzelnen Teile.



Ein weiteres Kapitel ist der Untersuchung der Eigenschaften eines geeigneten Panzerkreuzertyps gewidmet: Der Verfasser will einen Panzerkreuzer von 16 000 Tonnen schaffen, dessen Offensiv- und Defensivstärke etwa drei Viertel der entsprechenden Werte eines Linienschiffes von annähernd gleichem Deplacement beträgt. (Es werden die Daten der „Patrie" zugrunde gelegt.) Das verfügbar werdende Gewicht soll zur Steigerung der Geschwindigkeit verwandt werden. Die Eigenschaften dieses von Vignot vorgeschlagenen Typs ergeben sich aus den folgenden Daten:

Deplacement 16 000 Tonnen;

Geschwindigkeit 23 Seemeilen;

Je ein 30,5 cm-Geschütz vorn und achtern in Einzeltürmen;

Sechs 24 cm-Geschütze in einer Kasematte, das mittlere Geschütz nach der Seite herausgerückt, so daß es voraus und achteraus schießen kann;

(V. legt auf Grund der Erfahrungen des letzten Krieges großen Wert auf eine zahlreiche schwere Artillerie; er würde acht 30,5 cm-Geschützen den Vorzug geben, wenn das Deplacement dies gestattete. Die Zahl Acht erscheint ihm aus dem Grunde angebracht, weil sie in der angedeuteten Aufstellung in jeder Richtung fünf Sechstel der artilleristischen Gesamtleistung zu erzielen gestattet.)

Leichte Artillerie und Torpedoarmierung: wie bisher;

Schutzmittel:

1. Gegen Artillerie: Gürtelpanzer 1,5 m über, 1,8 m unter der Wasserlinie, 200 mm stark;
   Gewölbtes Panzerdeck von 50 bis 60 mm;
   Geschütztürme und Kasematte: 200 mm-Panzer;
2. Gegen Torpedos und Minen: Auf Grund der neuesten Erfahrungen ist der innere Boden statt 0,9 m 1,5 m von dem äußeren Boden entfernt anzubringen; er ist aus stärkerem Material zu fertigen, der Zwischenraum zwischen den beiden Böden ist freizulassen (eventuell ein dritter Boden, der aber infolge der Gewichtsvermehrung eine weitere Deplacementssteigerung zur Folge haben würde).

Um Frankreich möglichst schnell — im Laufe von etwa 6 Jahren — in den Besitz eines solchen Panzerkreuzergeschwaders zu setzen, schlägt V. vor, zwölf Panzerkreuzer gleichzeitig in Bau zu geben, und zwar auf vier Werften, von denen zwei Privat-, zwei Staatswerften, zwei solche des Mittelmeeres, zwei solche des Ozeans sein sollten. Nach Vollendung dieser zwölf Schiffe würden dann alle 18 Monate drei neue in Bau zu geben sein.

Im letzten Abschnitt sucht V. schließlich einige Einwände zu widerlegen, die man gegen seine Vorschläge und Ideen erheben könnte.

In erster Linie, meint er, könne man ihm vorwerfen, er veranschlage die von den Panzerkreuzern zu haltende Gefechtsdauerfahrt zu hoch. Dieser Einwand gibt ihm Gelegenheit, sich gegen das in der französischen Marine gebräuchliche System des forcierten Zuges zu wenden, wogegen er die in der englischen Marine erreichten Resultate bezüglich der Geschwindigkeit der Panzerkreuzer und Linienschiffe als vorzügliche hervorhebt; er weist ferner darauf hin, daß die französischen Maschinen- und Kesselanlagen nicht so leistungsfähig und dauerhaft sein können wie die englischen, da bei den ersteren auf die Pferdestärke nur 80 kg, bei den letzteren 112 kg Gewicht gerechnet werden. Er glaubt jedoch, daß die Ära Pelletan*) dazu beigetragen hat, diese Mängel zu erkennen und zu beseitigen.

Als zweiten möglicherweise zu erhebenden Einwand führt V. an, daß die Vervollkommnung der Unterseeboote es gefährlich erscheinen lasse, soviel Kampfkraft in einem so großen Schiffe aufzuspeichern, das in so kurzer Zeit von nur einem Unterseeboot erledigt werden könne. Es berührt wunderbar, daß Vignot, der eifrige Vorkämpfer der jeune école, in der Entgegnung auf diesen Einwand die Gefahr, die den Schiffen von dem Unterseeboot drohe, und damit den Nutzen desselben, nur gering einschätzt. — Bei dieser Gelegenheit erörtert der Verfasser übrigens auch die Abwehrmittel gegen Unterseeboote; eine solche Betrachtung von französischer Seite muß besonders interessant erscheinen.

Zum Schluß weist Vignot noch den Einwand zurück, das Verfahren Frankreichs, das von ihm vorgeschlagen, könne jederzeit sofort von den übrigen Seemächten mit Erfolg nachgeahmt werden, und damit der Nutzen eines solchen Projektes für Frankreich verloren gehen.

Wenn es schon, wie bereits erwähnt, nicht unsere Absicht sein kann, hier auf die Frage bezüglich des Verhältnisses von Geschwindigkeit und Kampfkraft im Linienschiff und Panzerkreuzer näher einzugehen, so seien dem vorstehenden Überblick doch einige kritische Bemerkungen über das Projekt des Verfassers hinzugefügt.

Es ist zweifellos richtig, wenn Vignot die überlegene Geschwindigkeit dazu benutzen will, um eine günstige Position für den Artilleriekampf zu gewinnen. Ein solche Position kann aber unseres Erachtens nur zu dem Zweck erstrebt werden, um aus derselben heraus mit allen verfügbaren Streitmitteln eine Konzentration der Kraft gegen einen Teil der feindlichen Streitkräfte (Spitze oder Nachhut) zu bewirken, wie dies auch Ramatuelle darlegt. Da die hierzu notwendige Geschwindigkeit aber einen sehr erheblichen Überschuß über diejenige der gleich großen gegnerischen Linienschiffe erforderlich macht, so würde der Überschuß dieser an Gefechtskraft groß genug sein, um jede taktische, durch die Stellung hervorgetretene Konzentration so weit zu paralysieren, daß ein Niederkämpfen der Linienschiffe durch solchen Typ, selbst bei der durch die Konzentration bewirkten größeren Zahl, ausgeschlossen erscheint. Und das Niederkämpfen ist doch der Zweck des Kampfes. Eine ebensolche Utopie ist unter der Voraussetzung gleicher Deplacements das Linienschiff zweiter Klasse der englischen sogenannten schnellen Division. Bei diesem Schiff, welches sich in der Kampfkraft mehr dem vollwertigen Linienschiff nähern soll, ist der Geschwindigkeitsüberschuß viel zu gering, um die taktischen Vorteile, die man von ihm erhofft, zu gewährleisten. Etwas anderes ist es, wenn man, wie England, die nebeneinander ausgebildeten Typen, das vollwertige Linienschiff und den rein entwickelten Panzerkreuzer, in der Schlacht so verwendet, daß bei beiden die charakteristischen Eigenschaften voll zur Geltung kommen. Hier wird der Panzerkreuzer zum taktischen Faktor, der vermöge seiner überlegenen Geschwindigkeit das feindliche Linienschiffsgros so zu beschäftigen (niemals aber niederzukämpfen) vermag, daß den eigenen Linienschiffen daraus erhebliche taktische Vorteile erwachsen.

---

*) Vignot ist bekanntermaßen ein begeisterter Anhänger des früheren Marineministers Pelletan.

Wenn wir, wie eben dargelegt, den Anschauungen des Verfassers auch entschieden widersprechen müssen, so bietet das Studium des Buches für den Fachmann doch manches Anregende, zumal dasselbe sehr gut geschrieben ist und außer den hier angedeuteten eine ganze Reihe anderer interessanter Fragen berührt. Rdr.



Der Gesetzentwurf über die Dienstpflicht in der französischen Marine.

Die Einführung der 2jährigen Dienstpflicht im französischen Heere zieht die Übertragung auf die Flotte nach sich. Eine im Marineministerium berufene Kommission hat die Beratungen nunmehr abgeschlossen, und die veröffentlichten Ergebnisse dürften die Grundlage eines demnächstigen Gesetzentwurfes bilden.

Die Bestimmungen über die Seedienstpflicht (inscription maritime) werden durch den Entwurf nicht berührt, nach wie vor bleibt die seemännische Bevölkerung in erster Linie zum Dienst in der Flotte verpflichtet, in die alle berufsmäßigen Seeleute, die im 20. Lebensjahr 1 Jahr Seefahrzeit haben, zu 2jährigem Dienste eingestellt werden.

Jeder Seedienstpflichtige muß sich nach vollendetem 20. Lebensjahr bei einem Beamten der Seeeinschreibung melden, dreimal oder viermal im Jahre erfolgt die Einstellung, nachdem die Auszuhebenden von einer Kommission tauglich befunden sind. Die Tauglichen müssen sich nun entscheiden, ob sie 2 Jahre nur dienen oder sich freiwillig für längeren Dienst verpflichten wollen.

Der Minister setzt die Zahl der zu freiwilligem längeren Dienste und der zu nur 2jährigem Zuzulassenden fest. Übersteigt die Zahl der für 2jährige Dienstzeit sich Entscheidenden die vom Minister festgesetzte, so losen diese untereinander und der ausgeloste Überschuß wird zum 2jährigen Dienste in das Heer eingestellt.

Die Einberufung zum Dienst in der Flotte kann auf Antrag unter gewissen Umständen bis zum 25. Lebensjahre hinausgeschoben werden.

Die Dienstzeit zerfällt in

Aktive von 2 Jahren	25 Jahre.
erste Reserve von 11 Jahren	
zweite Reserve von 6 Jahren	
Reserve der Territorialarmee von 6 Jahren	

Für die Freiwilligen mit längerer Dienstzeit verkürzt sich die Zeit in der ersten Reserve entsprechend.

Die freiwillig für längere Zeit sich verpflichtenden Seedienstpflichtigen müssen sich zunächst für 4 Jahre binden und können später die Verpflichtung erneuern, alle anderen Freiwilligen müssen sich auf längere Zeit, 6 bis 10 Jahre, verpflichten.

Die Wiederverpflichtung geschieht auf 3, 4 oder 5 Jahre und kann so lange wiederholt werden, bis der Betreffende eine Dienstzeit von 25 Jahren hat.

Die Leute, die nur ihrer gesetzlichen 2jährigen Dienstpflicht genügen, erhalten keinerlei Löhnungsvorzüge, dagegen bekommen die Freiwilligen und Kapitulanten bedeutende Zulagen.

Sie dürfen sich zunächst den Sonderdienstzweig auswählen, in dem sie, Tauglichkeit vorausgesetzt, ausgebildet werden, erhalten besondere Löhnung und vom 3. Dienstjahre an hohe tägliche Löhnung.

Nach 15 Dienstjahren haben sie Anspruch auf verhältnismäßige Pension, nach 25 Dienstjahren auf volle Pension.

Im übrigen bleiben die den Seedienstpflichtigen gesetzlich zustehenden Gerechtsame bestehen, doch zählt hinfort die 2jährige Seedienstzeit nicht mehr voll als Dienstzeit für Erlangung des demi-solde, sondern nur die wirkliche Borddienstzeit während der Ableistung der Dienstpflicht.

Die officiers-mariniers (Deck- und Unteroffiziere) erhalten nach 10jähriger Dienstzeit die Anwartschaft auf Anstellung im Zivildienst und das Vorrecht der Anstellung in Stellen, die vom Marineministerium zu besetzen sind.

Die Reedereien sind verpflichtet, wenn sie irgend eine Unterstützung (Subvention) seitens des Staates erhalten wollen, eine gewisse Anzahl von Stellungen für die endgültig Seedienstpflichtigen offen zu halten, die mindestens 4 Jahre aktiv in der Flotte gedient haben.

Das Gesetz soll 1 Jahr nach seiner Annahme in Kraft treten. Es sind daher Übergangsbestimmungen nötig, damit sich die Flotte auf die neuen Anforderungen in der Ausbildung einrichten kann und nicht mit einem Schlage eine Einbuße an Kriegsfertigkeit durch den Fortfall von zwei bis drei ausgebildeten Jahresklassen erleidet. Die Dienstzeit der nach den bestehenden Bestimmungen eingestellten Seedienstpflichtigen soll nach und nach den Bedürfnissen entsprechend abgekürzt werden, anderseits sollen die nach dem neuen Gesetze Eingestellten, falls sie über 2 Jahre bei der Flagge behalten werden, Anspruch auf erhöhte Löhnung haben. —

Die allgemeinen Bestimmungen des jetzt gültigen Gesetzes vom 24. Dezember 1896 über die inscription maritime werden also durch den Entwurf nicht verändert, doch erfährt die Wehrpflicht eine Verkürzung um 10 Jahre. Während sie früher bis zum 55. Lebensjahr dauerte, beansprucht sie jetzt den Seedienstpflichtigen nur bis zum 45. und dabei die letzten 6 Jahre nicht mehr für die Flotte, sondern für die Territorialarmee.

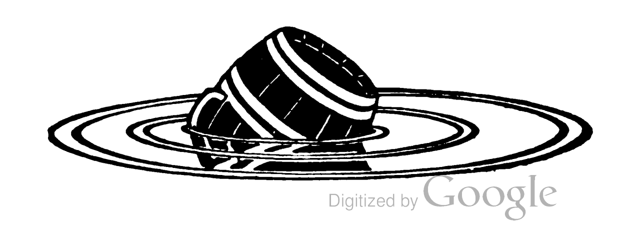
M.

Briefkasten.

Mehrfach geäußerten Wünschen entsprechend wird die Schriftleitung unter der vorstehenden Überschrift Anfragen aus dem Leserkreise, soweit sie sich auf die von der „Marine-Rundschau" behandelten Gebiete des Fach- und sonstigen Wissens beziehen, kurz beantworten. — Anfragen wolle man an die Schriftleitung: **Berlin W. 9, Leipziger Platz 13,** richten.

C. v. A., Halberstadt. Die in Weyers Taschenbuch S. 281 angegebene Feuergeschwindigkeit der englischen 30,5 cm-Geschütze L/40 (vier Schuß in der Minute) halten wir nicht den Tatsachen entsprechend, wenigstens nicht unter den nach der Anmerkung auf S. 280 für die Feststellung der Feuergeschwindigkeit deutscher Marinegeschütze angenommenen Bedingungen. Jane: »All the world's fighting ships« gibt für die erwähnten englischen Geschütze nur einen Schuß in der Minute an. Vgl. auch „Nauticus", 1905, S. 178.

— Der Zeitpunkt der Beratung des nächsten Marinebudgets hängt von dem Termin der Einberufung des Reichstages ab.



Literatur.

Der russisch-japanische Krieg von Graf E. zu Reventlow, nebst einer Beschreibung von Japan, Korea, Russisch-Asien und einer Geschichte dieser Länder von Dr. G. Döring. — Internationaler Weltverlag 1905. — Zwei Bände. — Preis jedes Bandes 12,— Mark.

Gleich nach Ausbruch des Krieges wuchs die Literatur über denselben von berufenen und weniger berufenen Federn in solcher Masse aus dem Boden, daß man in dem Bedürfnis, sich über die Geschehnisse an der Hand bereits gesichteten und fachmännisch kritischen Materials zu informieren, vollkommen hilflos vor der Frage stand, wessen Führung man sich anvertrauen sollte. Es lag für alle Fach- und Tagesschriftsteller ein eigener Reiz darin, gerade die Geschichte dieses Krieges mit den Ereignissen mitlaufend zu schildern. Schien es doch ungeheuerlich, daß ein kleines, armes Inselvolk es wagte, eine Landmacht von der Größe und Stärke Rußlands anzugreifen und mit ihm einen Kampf einzugehen, der niemals, auch nicht im günstigsten Falle, für den Angreifer mit einer Niederwerfung des Gegners enden konnte. Welche ethischen und materiellen Kräfte mußten diesem rätselhaften, den abendländischen Kulturnationen so verschlossenen und unverständlichen Volke innewohnen? Wie würde dieses zwiefach bedeutungsvolle Ringen zu Wasser und zu Lande enden? Fürwahr, ein Drama, das des Spannenden soviel enthielt, daß es sich verlohnte, bereits eine Geschichte zu schreiben, als noch gar keine vorhanden war.

Auch das vorliegende Werk des in der Marineliteratur bekannten Schriftstellers hat diesen Kardinalfehler, oder sagen wir, Mangel aufzuweisen, daß es neben der Geschichte herläuft. Nach einer einleitenden Vorgeschichte des Krieges von Dr. Döring, die in vielen Punkten sehr ergänzungsbedürftig ist, z. B. bezüglich des Einflusses, den gewisse russische Persönlichkeiten auf den Ausbruch des Krieges gehabt haben, schildert Graf Reventlow im ersten Teil des 1. Bandes die militärischen Operationen bis zum Beginn der Belagerung von Port Arthur. Im 2. Bande wird die Schilderung der Ereignisse von Juni 1904 bis Januar 1905 fortgesetzt. Er schließt mit der Einnahme von Port Arthur ab. Ein 3. Band soll, wie wir hören, demnächst erscheinen und sich mit dem Schlußakt des Krieges sowie mit einigen Folgerungen beschäftigen, die man aus dem noch immer spärlichen Nachrichtenmaterial in militärischer Beziehung zu ziehen berechtigt ist. Reventlows Schilderungen stützen sich naturgemäß hauptsächlich auf die Berichte der Tages- und Fachpresse, wie sie unmittelbar aus den Ereignissen hervorgegangen sind. Sie enthalten daher auch manche Lücken und Unrichtigkeiten, die sich selbstverständlich bei einer so schnellen Berichterstattung nicht vermeiden lassen. Wir können aber dem Verfasser die Anerkennung nicht versagen, daß er in verständnisvoll kritischer Form das ihm zugängliche Material gesichtet und verarbeitet hat. Lebendigkeit der Schilderung zeichnet die sich mehr an den Laien als den Fachmann richtenden Ausführungen Reventlows aus, wobei den Seekriegsereignissen sehr auf Kosten der des Landkrieges ein reichlich breiter Raum gegeben ist.

Den beiden vorliegenden Bänden ist je ein zweiter Teil von Dr. Döring hinzugefügt, welcher uns Japan und Korea in historisch etnographischer Beziehung näher bringen sowie die russischen Interessen in Ostasien beleuchten will.

Alles in allem geben uns die beiden vorliegenden Bände des russisch-japanischen Krieges bis zur Einnahme von Port Arthur ein frisches und, weil es aus der Gegenwart heraus geschrieben ist, ein farbenreiches Bild, das zwar nicht Anspruch auf historische Wahrheit machen kann, sich auch nicht dem Fachmann als Studienunterlage darbieten will, wohl aber von Interesse sein wird für alle, die sich mitten hinein versetzen wollen

in den Gang und die Geschehnisse des großen Krieges. Und von diesem Standpunkt wird das Werk auch für die Zukunft seinen Wert behalten.

Weniger anerkennenswert ist die Bilderausstattung des Werkes. Die sehr reichhaltige Auswahl von Reproduktionen nach Aquarellen, namentlich der Seebilder, und teilweise auch der Skizzen ist, künstlerisch wie fachmännisch betrachtet, geradezu eine Karrikaturensammlung, von der der Leser und Beschauer nicht weiß, wie weit die Künstler ernst genommen werden wollen.

Denkwürdigkeiten aus dem Leben des General-Feldmarschalls, Kriegsministers Grafen von Roon. — 5. Auflage. — Berlin 1905 bei Eduard Trewendt. — Vollständig in 14 Lieferungen zu je 1 Mark.

Die Denkwürdigkeiten des Grafen Roon erscheinen in 5. Auflage. Das ist trotz der enormen Überfüllung des Büchermarktes nicht wunderbar, denn es dürfte keine bessere Geschichte von Deutschlands Werdegang, bis die Einheit erreicht war, geben. Das Buch schildert die arme rauhe Zeit nach den Befreiungskriegen, in der in harter Zucht und höchst bescheidenen Verhältnissen die Männer geschmiedet wurden, die das Gebäude des heutigen Deutschen Reiches errichten sollten; es schildert die Wirrnisse und Schwächlichkeiten in der Zeit des tollen Jahres, es liefert eine ganz vortreffliche Schilderung des „Konflikts" und endlich die Zeit der Ernte in den Kriegen der 60er Jahre und 1870/71. Schlicht und groß treten uns die Gestalten entgegen, deren eherne Bilder nun den Platz vor dem Reichstagsgebäude zieren, schlichter fast noch die Heldengestalt unseres ersten großen Kaisers, der unbeirrt durch das Geschrei des Tages und kurzsichtigen Doktrinarismus am Steuer stand und das Staatsschiff durch alle Klippen zum Hafen lenkte.

Graf Roon ist auch, und zwar volle 10 Jahre lang, Marineminister gewesen. Das tritt in dem Buche, wenn es auch kurze Erwähnung findet, vollkommen zurück. Wir erinnern daran, daß ein Buch aus gleicher Periode und dem gleichen Zusammenhang, die „Aufzeichnungen des Prinzen zu Hohenlohe-Ingelfingen" — „Marine-Rundschau" 1905, Seite 806 — gleichfalls nichts von der Marine zu sagen wußte. Die Marine trat in jener großen Werdezeit noch vollkommen in den Hintergrund, und das war vielleicht gut so. Für zwei so große Probleme, wie die Reorganisation des Heeres und die Schaffung einer Flotte, wären die treibenden Kräfte und die Schultern des Volkes wohl noch nicht stark genug gewesen.

Deutschlands Kriegsflotte. Eine Darstellung der Entwicklung und des gegenwärtigen Bestandes der gesamten Reichsmarine, ihrer Organisation, ihres Materials und ihrer Bemannung von Victor Laverrenz.

Überschaut man die letzten Jahre der Entwicklung der deutschen Marineliteratur, so konnte man zu der Ansicht gelangen, daß auf diesem Gebiete reichlich viel geschaffen worden sei. Bei genauerer Betrachtung aber wird man zugestehen müssen, daß viel Unzulängliches darunter ist, daß die besten Sachen, wie Werners „Buch von der deutschen Flotte" und v. Hollebens „Deutsches Flottenbuch", trotz aller Neuauflagen rettungslos veraltet sind, und daß für ein wirklich gutes, vor allem nach jeder Richtung hin zuverlässiges Flottenbuch, das dem Laien überall erwünschte Belehrung zu bieten vermag, durchaus noch Platz vorhanden ist. Ein solches Buch will Victor Laverrenz, der dem deutschen Lesepublikum durch mancherlei andere Schilderungen aus dem Reiche des blauen Wassers wohlbekannt ist, nunmehr liefern, und die ersten Hefte des Werkes, das bis Weihnachten fertig vorliegen soll, sind uns vom Verleger zur Verfügung gestellt. Was an diesem Hefte zunächst höchst erfreulich auffällt, ist die wahrhaft vornehme Ausstattung in Druck und Papier und die ganz vortrefflichen Abbildungen, mit denen die Verlagshandlung von Friedrich Kirchner, Erfurt—Leipzig in keiner Weise gespart hat. Sehr gut, klar und mit zweckmäßigen Unterscheidungsfarben ausgestattet sind die

Schiffspläne in Deckansicht, Längs- und Querschnitten, und als äußerst wertvolle Beigabe sind die Flottentafeln zu bezeichnen, die den Bestand der Flotte an sich und in Gegenüberstellung mit der englischen, diese nach der Flottentafel Seiner Majestät des Kaisers erkennen lassen. Es fehlt auch nicht ein sehr gutes Porträt Seiner Majestät, eine farbige Kunstbeilage von Hans Bohrdt, und andere Tafeln in Farben- und Schwarzdruck mit Flaggen, Uniformen, Signalen usw. Betrachtet man den Text, so wird man zugestehen müssen, daß der Verfasser dem immerhin spröden Stoff mit Geschick gerecht geworden ist. Jedenfalls hat er mit staunenswertem Fleiß ein riesiges Material zusammengetragen, und wenn auch diese Sammlung die Lesbarkeit des Werkes im ganzen Zusammenhange beeinträchtigen mag, so verspricht es doch in seinen einzelnen Abschnitten ein zuverlässiges Nachschlagebuch zu werden, und diese sind derart gestaltet, daß man sie bequem, und ohne zu ermüden, lesen kann. Wir behalten uns vor, auf das Buch, wenn es fertig vorliegt, noch einmal zurückzukommen. Das Werk wird mit zwölf Lieferungen vollständig sein, und soll mit einem recht geschmackvollen Einband nach einem Entwurfe von Hans Bohrdt 12 Mark kosten.

Wie Port Arthur fiel. Tagebuch der barmherzigen Krankenschwester vom russischen roten Kreuz, Olga v. Baumgarten. — Verlag der Hofbuchhandlung Josef Singer in Straßburg i. Els. — 3,50 Mark, gebunden 4,50 Mark.

Das oben bezeichnete Buch bietet ein weiteres Quellenmaterial zur Geschichte des russisch-japanischen Feldzuges, das in tunlichster Vollständigkeit zu registrieren, wir uns verpflichtet halten. Das aus dem Russischen übersetzte und offenbar nicht apokryphe oder irgendwie zurechtgemachte Tagebuch bietet einen sehr guten Einblick in die schrecklichen Verhältnisse in der belagerten Stadt, in den höchster Entsagung fähigen russischen Volkscharakter und in das selbstlose Heldentum der Pfleger in den Lazaretten. Das Buch berichtigt auch in sehr vielen Beziehungen die landläufigen Anklagen gegen die „russischen Zustände“, denn soweit es irgend anging, fehlte es den überzahlreichen Verwundeten und Kranken nicht an der notwendigen Pflege, und jedermann, der Arzt, der Pfleger und die Verwaltungsbeamten, taten ihre Pflicht. Es ist eine sehr dankenswerte Aufgabe, dem Buche einige Stunden zu widmen.

The Cyclones of the Far East. By Rev. José Algué, S. J., Director of the Philippine Weather Bureau, Manila Observatory. Second (revised) Edition, 4°, 283 Seiten, mit zahlreichen Tafeln und Abbildungen. — Manila 1904. Bureau of Public Printing.

In diesem Buche liegt ein Werk vor, das die Ergebnisse der eingehenden Studien und der reichen Erfahrung eines tiefernsten Mannes der Öffentlichkeit übergibt, der eine lange Reihe von Jahren hindurch unermüdlich bestrebt ist, durch Erweiterung der Erkenntnis die Gefahren jener Menschen und Gut bedrohenden Erscheinungen in bezug auf die Schiffahrt zu verringern. Dafür gebührt ihm der Dank nicht nur der besonders interessierten Schiffahrtskreise, sondern der gesamten zivilisierten Menschheit.

Das Werk, das als die zweite Auflage des 1897 in spanischer Sprache erschienenen Buches „Baguios o ciclones filipinos“ bezeichnet wird, ist jetzt in englischer Sprache abgefaßt. Man wird dies mit besonderer Freude begrüßen müssen, da sein Inhalt dadurch einem weiteren Kreise als jene erste Auflage zugänglich wird. Dies muß um so willkommener geheißen werden, als nach den eigenen Äußerungen von Rev. Algué die der Sprache wegen wohl mehr als das Original verbreitete Übersetzung der ersten Auflage durch Bergholz: „Die Orkane des Fernen Ostens“ einige Ungenauigkeiten enthält, die in der weiteren englischen Übertragung dieser deutschen Übersetzung zu einer erschreckenden Liste von Irrtümern angewachsen sind. Das gesammelte Material, die Erfahrung und die Erkenntnis haben sich in dem zwischen der jetzigen und der früheren Veröffentlichung liegenden Zeitraume naturgemäß und dank den Bemühungen des Verfassers beträchtlich

erweitert und viele dadurch neu eröffnete Gesichtspunkte die Bedeutung des jetzt vorliegenden Werkes gegen die erste Bearbeitung noch außerdem wesentlich erhöht.

Der Inhalt des Werkes gibt ein beredtes Zeugnis von der Vertiefung, mit der der Verfasser seiner Aufgabe gerecht zu werden erfolgreich sich bemüht hat. Der erste Teil enthält eine Betrachtung über die atmosphärischen Vorgänge in bezug auf die Cyklone, insbesondere auf die im Fernen Osten, sowie über deren Fortbewegung und Häufigkeit, und eine Klassifikation derselben. Dieser Teil stellt eine eingehende Wetterlehre für die hier betrachteten Erscheinungen dar. Im zweiten Teil werden die vorhergehenden Anzeichen der Cyklone behandelt: die Wolkenbildungen, die Windrichtungen, die Barometerstände, die Angaben des Barocyklonometers, der Seegang und andere mittelbarere Anzeichen, wie Cirrusschleier, Sonnen- und Mondhalos, elektrische Erscheinungen, das Scintillieren der Sterne und die Durchsichtigkeit der Luft, die Färbung der Wolken sowie auch mikroseismische Bewegungen. Der Gebrauch des Barocyklonometers wird hierbei u. a. an den Beobachtungen auf S. M. S. „Hertha" am 8./9. August 1902 dargelegt. Daraus geht hervor, daß auch die Kaiserliche Marine bei dem Beobachtungsmaterial, das in diesem Werke Verwendung gefunden hat, beteiligt ist. Der dritte Teil bringt eine Besprechung einer Anzahl von einzelnen aufgetretenen Taifunen sowie wirklicher und scheinbarer Abweichungen von dem gewöhnlichen Verlauf. Nachdem in diesen ersten Teilen die Taifunerscheinungen in ihren Vorgängen und Wesen eingehendst dargestellt sind, gibt schließlich der Verfasser im vierten Teile Bemerkungen von besonderem Interesse für die Schiffsführer, so praktische Winke sowohl über die Cyklone des Stillen Ozeans, des Chinesischen Meeres und der Philippinen und deren Gewässer, als auch für die Navigierung in dem Bereiche dieser Cyklone; eine Angabe der Zufluchtshäfen jener Gegenden schließt sich hieran an.

Es würde den Raum einer Besprechung bei weitem überschreiten, wollten wir auf den überaus reichen Inhalt des Werkes noch näher eingehen. Wir müssen es uns auch versagen, hier den einen oder anderen theoretischen Punkt zu berühren, der, wie der Verfasser am wenigsten in Abrede stellen dürfte, noch der weiteren Diskussion bedarf. Hervorzuheben aber ist noch, daß der Verfasser seine Arbeit nicht so sehr den mittleren Verhältnissen widmet, als vielmehr besonders die Vorgänge und das Wesen der Einzelerscheinungen aufzuklären als Ziel sich gesetzt hat.

So ist die praktische Bedeutung des Buches für die Schiffahrt, wie es erscheinen könnte, keineswegs auf den vierten Teil allein beschränkt, sondern die Kenntnis der ersten Teile ist für den selbsturteilenden Schiffsführer bei der Navigierung in jenen Gewässern unentbehrlich, will er sich jetzt nicht der Außerachtlassung gesammelter Erfahrungen und gewonnenen Wissens schuldig machen. Bei aller wissenschaftlicher Gründlichkeit kommt in dem ganzen Buche stets das Bestreben zum Ausdruck, der Seefahrt jener Gegenden praktisch zu nützen. Das Werk ist ein leuchtendes Denkmal dafür, was bei entsprechender Sachkenntnis durch tiefes Studium und im Verfolg eines mit Ausdauer und ohne anderweite Rücksichten festgehaltenen Zieles zur Förderung und Sicherung der Schiffahrt in dieser Richtung erreicht werden kann. Es kann wohl ausgesprochen werden, daß wir für den Nordatlantischen Ozean und die europäischen Meere, ebenso wie in anderer Hinsicht für das europäische und das nordamerikanische Festland nichts Ähnliches diesem Werke an die Seite zu stellen haben, trotz des reichen Materiales über lange Zeit fortlaufender synoptischer Wetterkarten, wie solche für das von Rev. Algué bearbeitete Gebiet nicht bestehen.

Hr.

Serbien unter König Peter I. Von Konsul **Heinz Bothmer**. — VII. Jahrgang des Jahrbuchs des deutsch-österreichischen Orientklubs „Der Orient", 1905/06. — Zentrale: Berlin-Charlottenburg, Weimarer Straße 35. — Preis 1,50 Mark.

Der „Orientklub" hat das Bestreben, die Beziehungen zwischen Deutschland-Österreich und den Ländern des Orients zu heben und ausgiebiger zu gestalten. Vor allem ist dieses Bestreben auf die wirtschaftliche Seite dieser Beziehungen gerichtet, und

demgemäß bringt das Jahrbuch eine Fülle tatsächlichen und statistischen Materials über die Hilfsquellen des Landes und die Art und Betriebsweise ihrer Ausnutzung. Nicht immer herrschte die Weisheit auf dem Trone Serbiens, und dem Eindringen der neuen Kultur stellten sich nachhaltig Reste des Mittelalters in der Organisation der bäuerlichen Gemeinwesen und der Sinnesart der Bevölkerung entgegen. Trotzdem ist ein kräftiges Vorwärtsstreben unverkennbar und auch Deutschlands Handel und Industrie dürfen an diesem Felde nutzbringender Tätigkeit nicht vorübergehen. Das Buch, dem auch eine Reihe von Abbildungen beigegeben ist, liest sich gut; wer Interesse an dem Gegenstande nimmt, wird es nicht unbefriedigt aus der Hand legen.

Max Dietrich: **Die Dampfturbine von Schulz für Land- und Schiffszwecke mit besonderer Berücksichtigung der Kriegsschiffe.** — Verlag von C. Volckmann, Rostock. — 2 Mark.

Das vorliegende Werk behandelt die Dampfturbine von Schulz, welcher man in den beteiligten Kreisen seit längerer Zeit mit Spannung entgegensah.

Ausgehend von den ersten Versuchen des Direktors Schulz auf diesem Gebiete verfolgt der Verfasser die einzelnen Entwicklungsstadien der Schulz-Turbine und bespricht hierbei die allgemein leitenden Grundsätze für den Dampfturbinenbau. Bei Besprechung der Patente des Direktors Schulz kommt er zu Vergleichen mit anderen Turbinensystemen, und wirkt seine Kritik recht anregend. Beschreibungen von Details machen den Leser mit einzelnen Konstruktionsschwierigkeiten bekannt. Die Versuche des Direktors Schulz zur Bestimmung von Dampfdruckdiagrammen für Dampfturbinen werden eingehend besprochen. Eine Zusammenstellung der Leistungen und Kohlenverbräuche gibt dem Fachmann und Industriellen einen Einblick in die Wirtschaftlichkeit einiger Systeme. Gut ausgeführte Zeichnungen erleichtern das Eindringen in das Material.

Das Buch ist ein recht wertvoller Zuwachs zur Dampfturbinenliteratur, es eignet sich für alle Interessenten auf diesem neuen Gebiet. Grühn.

Der britische Imperialismus. Von Heinrich XXXIII. Prinz Reuß j. L., Leutnant im 2. Garde-Dragoner-Regiment. — Berlin 1905. Verlag von O. Häring. — 4 Mark.

Die vorbenannte Schrift ist eine ungeheuer fleißige, wenn auch nicht ganz leicht lesbare Doktordissertation, in welcher Verfasser die Elemente zur Darstellung bringt, die zwischen England und seinen den Erdball umspannenden Kolonien verbindend und trennend wirken. Sehr gut ist das „nachstrebenswert Praktische britischer Kolonialverwaltung und kolonialer Einrichtungen“ herausgehoben, wodurch den Kolonien ihre selbständige Entwicklung gewährleistet und doch dem Mutterlande der diesem notwendig erscheinende Einfluß gesichert wird. Einem engeren, in staatsrechtliche Formen gekleideten Zusammenschluß der Trennstücke steht die geographische Sonderung und die Getrenntheit der Teile durch große Meere entgegen, ebenso sehr wie die verschiedene Kultur und die ungleichartigen Bedürfnisse der Bewohner. Ob hiernach die Suprematie des Mutterlandes von ewiger Dauer oder ein Interessenzusammenschluß der Kolonien unter Ausschaltung des überwiegenden Einflusses Englands zu gewärtigen ist, bleibt eine z. B. noch nicht zu beantwortende Frage. Erwünscht wäre gewesen, wenn ein Vorwort das Thema begrenzt und die zur Erörterung zu bringenden Gesichtspunkte einzeln präzisiert hätte, doch verbot dies wohl der Charakter der Arbeit als Doktorandenschrift. Es verlohnt sich der Mühe, der Schrift des militärisch-prinzlichen Doktors einige Stunden zu widmen.

Valli, M.: **Gli avvenimenti in Cina nel 1900 e l'azione della R. marina italiana.** — Milano 1905. — U. Hoepli.

Die Beteiligung der italienischen Marine an der Niederwerfung des Boxeraufstandes war der Stärke des Landungskorps nach eine geringe, hinderte dies aber

nicht, sich in Mühsalen und Beschwerden, Kämpfen und Märschen ebenso wie die Truppen und Seeleute der anderen verbündeten Mächte zu bewähren. Die erst jetzt, gestützt auf amtliche Quellen, vom Linienschiffsleutnant Valli mit großem Fleiß vollendete Darstellung der Ereignisse in China im Jahre 1900 stellt sich als ein Geschichtswerk dar, das den amtlichen Veröffentlichungen anderer Mächte nicht nur nicht nachsteht, sondern sie in gewisser Beziehung ergänzt. Sein Hauptwert für die Allgemeinheit beruht in der Schilderung der Sittenzustände, der Staatsverfassung und Verwaltung Chinas, dem Eindringen westlicher Kultur, aus dem heraus wir die Bewegung sich entwickeln sehen, die auch Italien auf den Schauplatz der Ereignisse rief. Auch die Versuche Italiens seinerzeit in der Bucht von San Mun einen Stützpunkt für Handelsunternehmungen in China zu gewinnen, die bekanntlich von China in schroffster Weise abgelehnt wurden, sind ohne Vertuschung behandelt. Sie gerade zeigen den Wert einer die Politik des Staates stützenden Flotte, deren Fehlen damals Italien zum Rückzug zwang.

Das Missionswesen konnte natürlich von der Schilderung der Sittenzustände nicht ausgeschlossen bleiben und hier finden wir auch manches Wertvolle über die deutschen Missionen.

Daß die deutsche Beteiligung an der Unternehmung ausführlich behandelt worden ist, bedarf bei den bundesfreundlichen Beziehungen beider Länder eigentlich kaum der Erwähnung, hat doch zwischen den italienischen und unseren Truppen freundliches Einvernehmen geherrscht und dem Oberbefehlshaber seine schwierige Aufgabe erleichtert.

Die Karten und Pläne sind gut ausgeführt. M.

H. Noalhat: **Les torpilles et les mines sousmarines.** Préface de Paul Fontin, ancien sécrétaire de l'amiral Aube. — Berger, Levrault & Cie. Paris et Nancy. — 8 fr.

Der auf dem Gebiete der Unterseebootsfrage wohlbewanderte Autor behandelt mit großer Sachkenntnis und Ausführlichkeit die unterseeischen Waffen, die im beendeten russisch-japanischen Kriege ihre verderbliche Wirkung gezeigt haben. Er beschränkt sich nicht auf die Beschreibung des Materials in seiner geschichtlichen Entwicklung, sondern zeigt auch seine Verwendung und vergleicht die Leistungen der einzelnen Konstruktionen. In einem Schlußwort führt der Verfasser aus, daß der Torpedo die wirkungsvollste Waffe des Seekrieges sei und daß seine weitere Vervollkommnung dazu führen muß, den ewigen Frieden herbeizuführen, da kein Herrscher und keine Volksvertretung es wagen würde, die Verantwortung für die drohenden ungeheuren Menschenverluste eines Krieges zu übernehmen.

Paul Fontin ruft das Gedächtnis des Admirals Aube wach, der der französischen Marine eine neue Zerstörungswaffe gegeben habe, und lenkt die öffentliche Aufmerksamkeit auf den Umstand, daß Frankreich wegen Lieferung dieser Waffe noch immer vom feindlichen Auslande abhängig ist. M.

Tenente di vascello de Feo, V.: **Studio sulle navi de linea.** — Campobasso 1905. G. Golitti & figlio.

Der Verfasser stellt dem Cunibertischen Ideal-Linienschiff ein gleich großes gegenüber, mit zwölf 30,5 cm-Geschützen einzeln in Türmen, von denen je zwei übereinanderstehend in der Längsschiffslinie aufgestellt sind, zwei Paar vor, die übrigen hinter den Schornsteinen. Diese sind mit Panzerung umgeben, die die Kommandotürme und Antitorpedobootsartillerie trägt. Das Gefechtsfeld der achteren Türme beträgt dabei 280°. Alle zwölf Geschütze können also nach jeder Seite verwendet werden, nach vorn und hinten nur je zwei. Die gleichfalls für diese Schiffe angegebene Taktik beruht auf größtmöglicher Ausnutzung der Feuerwirkung einer Gruppe von drei Schiffen. Sie müssen die gleiche Entfernung vom Feinde haben und ihn innerhalb des wirksamsten Sektors ihrer zwölf Geschütze halten. Daher müssen sie sich auf dem Umfang eines

Kreises bewegen, dessen Halbmesser die gewählte Gefechtsentfernung **und** dessen **Mittelpunkt der Feind** ist. **Um** hierbei die richtige Stellung innezuhalten, **muß der Vordermann den Hintermann** senkrecht zum Feinde peilen. Die **drei** Schiffe **bilden mithin ein langgestrecktes Dreieck,** dessen längste Seite dem Feinde zugekehrt ist. M.

Dr. Bolte: **Neues Handbuch der Schiffahrtskunde.** Zweite Auflage. — Gebunden 10 Mark.

— —, **Nautische Tafelsammlung.** Zweite Auflage. — Gebunden 10 Mark.

— —, **Tafeln zur Reduktion von Beobachtungen über dem künstlichen Horizont.** Gebunden 3 Mark. — Hamburg 1905. Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. (vorm. J. F. Richter).

Die drei Werke des Verfasser bilden ein zusammenhängendes Ganzes, als das sie schon äußerlich durch den übereinstimmenden Einband gekennzeichnet sind.

Die Einführung des Neuen Handbuches der Schiffahrtkunde als Leitfaden auf der Hamburger Navigationsschule hat eine in vielen Punkten wesentlich abweichende Darstellung und Behandlung der einzelnen Teile gegenüber der ersten vor 6 Jahren erschienenen Auflage nötig gemacht. So mußte insbesondere entsprechend den neuen Prüfungsanforderungen die maritime Meteorologie, die Deviationslehre und die astronomische Ortsbestimmung durch Gestirnshöhen umgearbeitet werden. Während das Werk so für die nächstliegenden praktischen Anforderungen geeigneter geworden ist, hat es an seinem inneren Werte nichts eingebüßt und darf mit dem gewiß zuständigen Dr. Fulst als eins der besten deutschen Handbücher der Navigation bezeichnet werden.

Die Nautische Tafelsammlung blieb unverändert, sie enthält die üblichen Tafeln mit vierstelligen Logarithmen und die Tafeln A, B, C zur Bestimmung des Azimuts und eine Tafel zur Ermittlung des Breitenunterschiedes bei der Berechnung der Breite sowie zwei Tafeln zur Bestimmung der Besteckversetzung bei Berechnung zweier Standlinien nach Höhenmethode, die sich als sehr nützlich erweisen werden.

Dem Übelstande, daß vierstellige Logarithmen nicht für alle nautischen Rechnungen die gewünschte und in den Prüfungsanforderungen für Schiffer und Steuerleute verlangte Genauigkeit ergeben, hat den Verfasser zur Herausgabe der zweiten Tafel mit fünfstelligen Logarithmen veranlaßt. Sie enthält die mittlere Refraktion nebst Verbesserungstafeln, Höhenparallaxe der Sonne, Planeten, Höhenparallaxe minus Refraktion, wie die erste Sammlung, jedoch mit eingehenderen Schalttafeln, die Logarithmen der trigonometrischen Funktionen des Stundenwinkels und der Zahlen mit Schaltteilen. Der Verfasser steht auf dem Standpunkt, daß es für den täglichen Gebrauch an Bord vorteilhafter ist, vierstellige Tafeln zu benutzen als aus einer fünfstelligen mit Abrundung die zur Rechnung genügenden vierstelligen Logarithmen zu entnehmen und hat daher für die seltenen Fälle fünfstelliger Rechnung noch die besondere Tafel zusammengestellt. Ob sich das praktisch bewähren wird, ist abzuwarten. M.

O. Menenga: **Sammlung von Aufgaben zur Vorbereitung für die Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt und für die Zusatzprüfung zum Führer von Fahrzeugen in mittlerer Hochseefischerei.** Zweite vermehrte Auflage. 1905.

— —, **Auflösungen zur Sammlung von Aufgaben zur Vorbereitung für die Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt.** 1904. — Beide bei W. Hazeel, Emden und Borkum.

Wir haben die erste Auflage als einen Fortschritt freudig begrüßt, und der Umstand, daß schon so bald eine neue Auflage erforderlich wurde, beweist, daß der Verfasser durch seine verdienstliche Arbeit einem bestehenden Bedürfnis abgeholfen hat, die Erweiterung für die Zusatzprüfung wird den Anwärtern sehr willkommen sein. M.

Das Jahrbuch der meteorologischen, erdmagnetischen und seismischen Beobachtungen, Neue Folge IX. Band: Beobachtungen des Jahres 1904. Heraus-

gegeben von der Abteilung „Geophysik“ des Hydrographischen Amtes der K. K. Kriegsmarine in Pola. — Pola 1905. Gerold & Co. — legt beredtes Zeugnis für die wissenschaftliche Tätigkeit der österreichisch-ungarischen Marine ab. M.

Deutsche Marine- und Kolonial-Bibliothek **Auf weiter Fahrt,** begründet von Dr. Julius Lohmeyer †, fortgeführt von Kapitänleutnant a. D. Wislicenus. Band IV. — Geheftet 3,60 Mark, gebunden 4,50 Mark. — Verlag von Wilhelm Weicher, Leipzig.

Frühere Bände dieses dankenswerten Unternehmens sind von uns an dieser Stelle besprochen worden — Jahrgang 1901, Seite 1381; 1904, Seite 1015. Die Vorgänge in unseren Kolonien und auch sonst in der weiten Welt gaben den Mitarbeitern die Anregung, und ihre Schilderungen werden auf jugendliche Leser sicherlich so wirken, wie sie gemeint sind, indem sie darauf hinweisen, daß dem deutschen Volke so drinnen wie draußen schwere und hohe Verantwortung in sich tragende Aufgaben gestellt sind, und daß heut noch so wie einst trotz aller nivellierenden und materialisierenden Einflüsse Mannesmut und Mannestugend die ausschlaggebenden Elemente des Völkerlebens in sich tragen. Im einzelnen führt das Buch seine Leser mit der Marine nach China und Samoa, fernerhin ins Hereroland, nach Kamerun, nach Marokko und ins Innere Afrikas. Das stimmungsvolle Geleitwort ist vom Herausgeber geschrieben. Generalleutnant v. Liebert widmete Wissmann ein Gedenkblatt, der dritte Mitarbeiter, Leutnant Graf Arnim, ruht in Südwestafrika im heißen Sande; sein Vater stellte sein Kriegstagebuch zur Verfügung. Wir begrüßen das Buch als eine sehr dankenswerte Gabe an Deutschlands Jugend, die daraus Vaterlandsliebe und Begeisterung für alles Große und Schöne schöpfen wird. Noch einmal möchten wir dem Herausgeber die Bitte ans Herz legen, ob er nicht außer den zum Teil recht guten Photographien seinem Werke auch einige Handzeichnungen beigeben könnte. Ein offenbar gutgehendes Buch sollte es daran wenden können, unserer so traurig daniederliegenden illustrativen Kunst Unterstützung und Anregung zuteil werden zu lassen.

Deutsche Seesoldaten bei der Belagerung der Gesandtschaften in Peking. Von Oberpfarrer Rogge, Kiel. Zweite Auflage. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 1 Mark.

Der ersten Auflage dieser Schrift widmeten wir im Jahrgang 1902, Seite 244, eine eingehende Besprechung. Indem wir darauf verweisen, geben wir unserer Freude Ausdruck, daß der Vertrieb dieser auf authentischem Material beruhenden, die Treue und Tapferkeit jedes einzelnen Mitkämpfers würdigenden Schrift eine zweite Auflage notwendig gemacht hat. Möge sie den jüngeren Kameraden der Peking-Streiter als leuchtendes Vorbild dienen.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Aubin, E.: Das heutige Marokko. — Berlin 1905. Hüpeden & Merzyn. — 6,50 Mark.

* Baasch, Dr. E.: Der Kampf des Hauses Braunschweig-Lüneburg mit Hamburg um die Elbe vom 16. bis 18. Jahrhundert. — Hannover 1905. Hahn. — 4,00 Mark.

* Braun: Das Maxim-Maschinengewehr und seine Verwendung. 3. Auflage. — Berlin 1905. R. Eisenschmidt. — 4,00 Mark.

Coppius, Dr. A.: Hamburgs Bedeutung auf dem Gebiete der deutschen Kolonialpolitik. — Berlin 1905. C. Heymann. — 4,00 Mark.

* Courses of instruction in gunnery for officers, seamen and marines. — London 1905. Eyre & Spottiswoode. — 6 d.

Baron v. Falkenegg: Japan, die neue Weltmacht. — Berlin 1905. Boll & Pickardt. — 0,80 Mark.

* Frhr. v. Freytag-Loringhoven: Die Macht der Persönlichkeit im Kriege. Studien nach Clausewitz. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 3,00 Mark.

* Hall, W.: Tables and constants to four figures. — Cambridge 1905. University Press. — 3 sh.

* Hübner, M.: Unbekannte Gebiete Marokkos. — Berlin 1905. W. Baensch. — 1,60 Mark.

* Humbert, J.: L'occupation Allemande du Vénézuéla au XVI. Siècle. — Bordeaux et Paris 1905. Feret & Fils. — 3,60 Mark.

Kambe, M.: Der russisch-japanische Krieg und die japanische Volkswirtschaft. — Leipzig 1906. A. Deichert. — 1,80 Mark.

* Kotze, O.: Die Wasser-, Deich- und Schiffahrtspolizei im Stromgebiet der Oder. — Breslau 1905. Trewendt & Granier. — 3,50 Mark.

Lang, Dr. G.: Untersuchungen zur Geographie der Odyssee. — Karlsruhe 1905. F. Gutsch. — 3,00 Mark.

Les armées et les flottes militaires de tous les états du monde. — Paris 1905. Berger-Levrault. — 0,80 Mark.

Liman, Dr. P.: Hohenzollern. — Berlin 1905. C. A. Schwetschke. — 5,00 Mark.

* Meurer, Prof. Dr. Ch.: Die Haager Friedenskonferenz. 1. Band. — München 1905. J. Schweitzer. — 15,00 Mark.

* Nocht, Dr. B.: Über Tropenkrankheiten. — Leipzig 1905. J. A. Barth. — 1,00 Mark.

Oberwinder, H.: Die Weltkrise und die Aufgaben des Deutschen Reichs. — Dresden 1905. W. Baensch. — 3,00 Mark.

Sarasin, P. und F.: Reisen in Celebes 1893/96, 1902, 1903. — Wiesbaden 1905. C. W. Kreidel. — 24,00 Mark.

* Scott, R. F.: The voyage of the »Discovery«. — London 1905. Smith, Elder & Co. — 50,00 Mark.

* Smith, F. E., and Sibley, N. W.: International law as interpreted during the russo-japanese war. — London 1905. T. F. Unwin. — 25,00 Mark.

Toppenbeck, E.: Wie rüste ich mich für die Tropenkolonien aus? — Berlin 1905. W. Süsserott. — 1,80 Mark.

* Trabert, Dr. W.: Meteorologie und Klimatologie. — Leipzig und Wien 1905. F. Deuticke. — 5,00 Mark.

* Vorwerk, Dr. A. F.: Das Reichsgesetz über die Konsulargerichtsbarkeit. — Berlin 1905. J. Guttentag. — 2,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

The use of boiler compounds. (S. A. Suppl. vom 9. 9. 05.)
Eine neue Schiffssteuerung für Dampfer mittels schwenkbarer Antriebsschrauben. (H., 1905, Nr. 38.)
Vibrationserscheinungen der Dampfer. (Z., 1905, Nr. 38.)
Boiler plates and the elastic limit. (E. vom 22. 9. 05.)
Cuirassé sous-marine. (L. M., September 1905.)
Note sur les essais du croiseur anglais »Amethyst«. (M. F., Aug./Sept. 1905.)
Le cuirassé anglais »Swiftsure«. (Y., Nr. 1438 vom 30. 9. 05.)
H. M. armoured cruiser »Natal«. (Eg. vom 29. 9. 05; N. M. R. vom 5. 10. 05; Eg. vom 6. 10. 05; Y., Nr. 1440 vom 14. 10. 05.)
The steam trials of H. M. S. »Argyll«. (Eg. vom 29. 9. 05.)
Electrical control of bulkhead doors on war ships. (S. A. vom 23. 9. 05.)
The government built battleship »Connecticut«. (Ebenda.)
Gibt es technische Gründe gegen die Erhöhung des Tonnengehalts unserer Linienschiffe? (N. M. B. vom 1. 10. 05.)
Betriebsstörungen an Schiffsmaschinen. (M. S., 1905, Nr. 10.)
Anordnung der Hecke von Kriegsschiffen. (Ebenda.)
A new type of marine fire-tube boiler. (E. vom 6. 10. 05.)
The launching of United States battleship »Kansas«. (M. E., October 1905.)
Die modernen Frachtdampfer der Großen Seen von Nordamerika. (S., Jahrg. 7, Nr. 1.)
Die Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie. (Ebenda.)
Verwendbarkeit von Verbrennungsmotoren zur Fortbewegung moderner Kriegsschiffe. (Ebenda.)
Schlingerkiele. (H., 1905, Nr. 41.)
Compromiseless ships. (P. N. I., September 1905.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Japanese and Russian rifles. (A. N. G. vom 30. 9. 05.)
Our naval guns in the civil war and to-day. (S. A. vom 23. 9. 05.)
Französische Erfahrungen mit dem Schnellfeuergeschütz. (M. W., 1905, Nr. 123)
Entfernungsmesser und Richtvorrichtung für Geschütze. (K. T., 1905, Nr. 8.)
Brisanz-Streugeschoß, System Ehrhardt, mit Doppelzünder. (Ebenda.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Nouveaux sous-marins. (M. d. F., 1905, Nr. 38.)
The buoyancy of submarine boats. (S. A. vom 16. 9. 05.)
Mines sous-marines. (A. Ma. vom 20. 9. 05.)
Årsberättelse i minväsende, elektroteknik och sprängämne 1904. (T. i. S., 1905, Nr. 4.)
A propos d'un sous-marin allemand. (M. d. F., 1905, Nr. 39.)
The Swedish torpedo-boat destroyer »Magne«. (Eg. vom 29. 9. 05.)
Über elektrische Minenzündung. (M. A. G., 1905, Nr. 5.)
French destroyers. (M. E., Oktober 1905.)
Die Torpedoboote der neuen Flottenvorlage. (D. F., 1905, Nr. 10.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Coast defence. (N. M. R. vom 28. 9. 05.)

Maritime und militärische Fragen.

A propos de la paix russo-japonaise. (Q. vom 16. 9. 05.)
Sidelights on the eastern war. (N. M. R. vom 21. 9. 05.)
The firing of flagships. (Ebenda.)
The race for sea supremacy. (Ebenda.)
Le problème de la vitesse. (M. d. F., 1905, Nr. 38, 39, 40, 41.)
Le projet de loi sur le recrutement de l'armée de mer. (M. d. F., 1905, Nr. 38.)
Les enseignements de la guerre russo-japonaise. (Y., Nr. 1437 vom 23. 9. 05.)
Les grandes manoeuvres navales. (L. M., September 1905.)
Un premier récit de la bataille navale de Tsoushima. (L. M., September 1905; Ri. M., August/September 1905.)
Der russisch-japanische Krieg. (O. L., 1905, Nr. 33 bis 37; T. i. S., 1905, Nr. 4; Ri. M., August/September 1905.)
Encore Tsoushima. (M. F., August/September 1905.)
Le matériel et le personnel de la flotte. (Q. N. vom 10. 8. 05.)
Les manoeuvres navales françaises de l'année 1905 dans la Méditerranée. (Ebenda.)
Über Seetaktik. (U., Jahrg. 8, Nr. 1.)
Die Manöver der deutschen Flotte. (Ebenda.)
The question of naval engineering. (A. N. J. vom 16. 9. 05.)
Russia's new navy. (N. M. R. vom 28. 9. 05.)
Germany and Great Britain. Ships and men. (Ebenda.)
Naval war lessons. (N. M. R. vom 28. 9., 12. 10. 05.)
Naval uniform. (N. M. R. vom 28. 9. 05.)
Big ships and big guns. (A. N. G. vom 30. 9. 05.)
Von der amerikanischen Marine. (U., Jahrg. 8, Nr. 2.)
The future of the cruiser. (Eg. vom 6. 10. 05.)
Warship design. (A. N. G. vom 7. 10. 05.)
The armoured cruiser. Tonnage, gun-power and speed. (N. M. R. vom 5. 10. 05.)
La protection du futur navire de combat. (M. d. F., 1905, Nr. 40.)
Die Festung Antwerpen. (N. M. B. vom 8. 10. 05.)
Der Platz des Admirals im Gefecht. (U., Jahrg. 8, Nr. 3.)
Draft of a bill for increasing the commissioned personnel of the line of the navy etc. (P. N. I., September 1905.)

Marine- und Militärpolitik, Etatwesen.

Le nouveau programme naval. (L. M., September 1905; M. d. F., 1905, Nr. 40; I. R. A. F., Oktober 1905.)
L'entente cordiale. (M. F., August/September 1905.)
Rapport sur les points d'appui de la flotte. (Ebenda.)
La crise de la défense nationale. (Q. N. vom 10. 8. 05.)
The cost of warships. (N. M. R. vom 28. 9. 05.)
New naval base. Singapore. (N. M. R. vom 28. 9. 05; S. W. vom 27. 9. 05; U., Jahrg. 8, Nr. 3.)
Le projet de budget de la marine en 1905. (Y., Nr. 1438 vom 30. 9. 05.)
Imperial defence. (U. S. M., Oktober 1905.)
Our needs on the pacific. (A. N. J. vom 30. 9. 05.)

Bildungswesen.

Der gegenwärtige Stand des Hochschulunterrichts im Schiffsmaschinenbau. (S., Jahrg. 7, Nr. 1.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Das neue Emdener Hafenprojekt. (A. S. Z., 1905, Nr. 37.)
Frankreichs Kanalpolitik seit 1879. (A. B., 1905, Nr. 38, 39.)
The port of Antwerp extensions. (Eg. vom 22. 9. 05.)
Planning the Panama canal. (S. A. vom 16. 9. 05.)
L'arsenal de Sidi-Abdallah. (A. Ma. vom 20. 9. 05.)
Neuere Hellingkrane. (S., Jahrg. 6, Nr. 24.)
Lösch- und Ladevorrichtungen für Hafenanlagen. (Ebenda.)
The self-docking steel floating dry-dock Dewey. (M. E., Oktober 1905.)
The accessibility of ports. (Eg. vom 13. 10. 05.)

Sanitätswesen.

La escuela de medicina naval de Washington. (Re. G. M., September 1905.)
Hygienische Aufgaben der Lüftung geschlossener Räume auf Schiffen. (M.S., 1905, Nr. 10.)
Verwundetenfürsorge im Seegefechte. (Ebenda.)

Rechtsfragen.

International law in the making. (A. N. G. vom 23. 9. 05.)
Versicherungen in England im Kriegsfalle. (H., 1905, Nr. 39.)
Die internationale Seerechtskonferenz, ihr Programm und die Stellungnahme der deutschen Regierung. (U., Jahrg. 8, Nr. 2; A. S. Z., 1905, Nr. 40.)

Koloniale Fragen.

Kleinkrieg in Südwestafrika. (M. W., 1905, Nr. 116.)
Pflanzungen und Ansiedler auf Samoa. (D. K. Z., 1905, Nr. 38.)
Der Aufstand in Deutsch-Ostafrika. (U., Jahrg. 8, Nr. 1.)
Die Kämpfe Deimlings in den Kárasbergen. (M. W., 1905, Nr. 124.)
Der Hottentotten-Aufstand. (M. W., 1905, Nr. 126.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Project de racer de la classe des 800 kilos. (Y., Nr. 1437 vom 23. 9. 05.)
Le yachting en Égypte. (Ebenda.)
Tarantula wins race with »Niagara IV«. (N. G. vom 21. 9. 05.)
Meßverfahren. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 7.)
Le jauge internationale. (Y., Nr. 1440 vom 14. 10. 05.)

Geschichtliches.

Trafalgar. Centenary number. (U. S. M., Oktober 1905.)
A century ago. (N. M. R. vom 12. 10. 05.)
Die Seeschlacht bei Trafalgar. (D. F., 1905, Nr. 10.)
Commodore Biddle's visit to Japan in 1846. (P. N. I., September 1905.)
The administration of the continental navy of the American revolution. (Ebenda.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Über Unterseekabel. (S., Jahrg. 6, Nr. 24.)
Errichtung einer schiffahrtstechnischen Versuchsanstalt in Hamburg. (H., 1905, Nr. 39.)
Marine-Luftpumpen, System Blake. (S., Jahrg. 7, Nr. 1.)
Telefunken im deutschen Heere. (K. T., 1905, Nr. 8.)
Clayton-Apparat. (H., 1905, Nr. 41.)
Liquid fuel in warships. (A. N. G. vom 14. 10. 05.)
The electric steering gear of the turbine steamer »Manxman«. (S. A. Suppl. vom 7. 10. 05.)

Nautische Fragen.

Storm waves. (S. A. Suppl. vom 9. 9. 05.)
Fiske's naval telescope and mount. (A. N. J. vom 9. 9. 05.)
Bussola a liquido magnaghi modificata. (Ri. M., August/September 1905.)
Ein neuer Nebelsignalapparat. (H., 1905, Nr. 39.)
Die Strömungen am Eingang der Fundy-Bai. (A. H., 1905, Nr. 10.)
Meereskunde, mit besonderer Berücksichtigung der dänischen Gewässer. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Hamburgs Schiffahrt 1904. (H., 1905, Nr. 38.)
La protection de la marine marchande. (Y., Nr. 1437, 1438, 1439 1440 vom 23. 9., 30. 9., 7. 10., 14. 10. 05.)
La navigazione nei porti italiani 1903. (Ri. M., August/September 1905.)
Beiträge zur Lösung der schwebenden Fragen über die Gegenwart und die Zukunft der österreichischen Handelsmarine. (M. S., 1905, Nr. 10.)
Die Eisverhältnisse auf der Unterelbe. (A. H., 1905, Nr. 10.)

Handels- und Verkehrswesen.

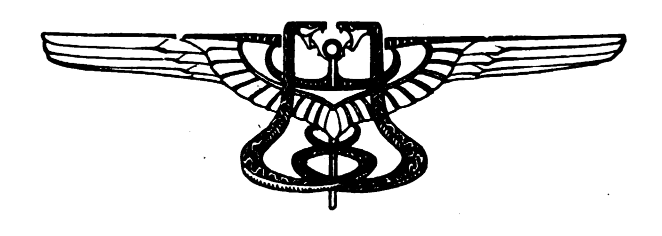
Verkehr in Rotterdam. (A. S. Z., 1905, Nr. 37.)
International trade. (E. vom 22. 9. 05.)
Zur Entwicklung des Handels in der Mandschurei. (O. L., 1905, Nr. 34.)
British commerce in war. (N. M. R. vom 28. 9. 05.)
Schiffsverkehr im Hafen von Bangkok 1904. (H., 1905, Nr. 41.)
Trade of Yokohama in 1904. (Eg. vom 13. 10. 05.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Die Unglücksfälle der Fischdampfer. (H., 1905, Nr. 38, 39.)
Explosion à bord du »Gymnote«. (M. d. F., 1905, Nr. 38.)
The stranding of the »Hertog Hendrik«. (A. N. G. vom 23. 9. 05.)
The lifeboat »Molesey«. (Eg. vom 22. 9. 05.)
La vérité sur la catastrophe du »Farfadet«. (Q. N. vom 10. 8. 05.)
Le perte du »Sully«. (Y., Nr. 1439, 1440 vom 7. 10., 14. 10. 05; M. d. F., 1905, Nr. 40.)
Die Seefischerei von Kanada 1903/04. (M. S. V., 1905, Nr. 7/8.)
Die Fischerei bei Island 1904. (Ebenda.)
Die Fischerei auf der Weltausstellung in St. Louis 1904. (Ebenda.)

Verschiedenes.

Erklärung seemännischer Ausdrücke. (D. F., 1905, Nr. 10.)

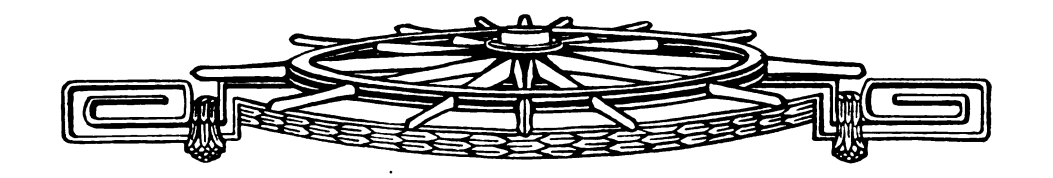


Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
Q. N. = Questions navales.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstr. 68—71.



Die Marine-Vorlage 1906.

Entwurf einer Novelle zum Gesetze, betreffend die deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc.

verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags, was folgt:

Einziger Paragraph.

Der im § 1 des Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900 festgesetzte Schiffsbestand wird vermehrt:

1. bei der Auslandsflotte um 5 große Kreuzer;
2. bei der Materialreserve um 1 großen Kreuzer.

Urkundlich ꝛc.

Gegeben ꝛc.

Begründung.

1. Notwendigkeit der Vermehrung.

Schon bei Vorlage des jetzigen Flottengesetzes im Jahre 1900 hielten es die verbündeten Regierungen für notwendig, zur Vertretung der deutschen Interessen im Ausland eine größere Anzahl von Kriegsschiffen zu fordern, als im ersten Flottengesetz von 1898 für diesen Zweck vorgesehen waren. Die Mehrforderung betrug 6 große und 7 kleine Kreuzer. Mit dem Bau derselben sollte indes erst im Jahre 1906 begonnen werden, um zunächst die Schlachtflotte fertigzustellen. Der Reichstag lehnte diese Forderung damals ab. Nachdem der in Aussicht genommene Zeitpunkt für den Beginn des Baues herangekommen, sehen sich die verbündeten Regierungen gezwungen, die Forderung der 6 großen Kreuzer zu wiederholen. Das Flottengesetz würde dann im ganzen für den Auslandsdienst 10 große Kreuzer vorsehen. Davon sollen verwandt werden:

1.	als Stationäre — nach Maßgabe der bisherigen Erfahrungen —	4
2.	als Kreuzergeschwader — zur Verwendung da, wo es erforderlich wird —	4
3.	als Materialreserve	2
	Summe . .	10

Die damaligen Gründe für diese Vermehrung — Vertretung und Förderung der überseeischen Interessen des Reiches — treffen auch heute noch zu.

Es ist aber noch ein weiterer, schwerwiegender Grund hinzugekommen: Infolge der Formierung starker und zahlreicher Geschwader von Panzerkreuzern seitens anderer Nationen ist auch für die deutsche Marine die zwingende Notwendigkeit entstanden, für den Kriegsfall außerhalb des Rahmens der heimischen Schlachtflotte wenigstens noch ein Geschwader leistungsfähiger Panzerkreuzer zur Verfügung zu haben.

2. Bauplan und Kosten.

Es ist in Aussicht genommen, von den 6 großen Kreuzern in den folgenden Jahren jährlich einen großen Kreuzer durch den Etat zu fordern. Die Kosten für Schiffbau und Armierung werden auf 6 × 27,50 = 165 Millionen Mark veranschlagt.

Die Verteilung dieser Kosten auf die einzelnen Jahre sowie auf ordentliche Einnahmen und Anleihe ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

Jahr	Kosten	Davon sind zu decken aus:		Bemerkungen
		ordentlichen Einnahmen	Anleihe	
	Millionen Mark			
1906	4,60	1,52	3,08	Aus ordentlichen Einnahmen sind nach den bisherigen Grundsätzen von den Schiffbaukosten 6 Prozent der jährlichen Wertvermehrung der Flotte sowie die gesamten Armierungskosten zu decken. Der Rest entfällt auf Anleihe. (Vgl. die Resolution I[1] des Reichstags bei Annahme des Flottengesetzes — Nr. 909 der Reichstags-Drucksachen von 1898/1900.)*)
1907	13,30	4,57	8,73	
1908	20,90	7,62	13,28	
1909	27,50	10,63	16,87	
1910	22,90	10,20	12,70	
1911	18,80	9,74	9,06	
1912	19,90	10,89	9,01	
1913	16,30	10,48	5,82	
1914	14,20	10,44	3,76	
1915	6,60	6,60	—	
Summe	165,00	82,69	82,31	

Der Mehrbedarf an Personal beträgt:

126 Seeoffiziere,
40 Marineingenieure,
16 Sanitätsoffiziere,
8 Zahlmeister,
5643 Unteroffiziere und Mannschaften.

Die durch die Vermehrung des Schiffsbestandes herbeigeführte Steigerung der fortdauernden Ausgaben wird auf etwa 20 Millionen Mark geschätzt.

Denkschrift zur Vorbemerkung zum Etat 1906 Seite 5.

(Geldbedarfsberechnung zum Flottengesetz.)

Die Vermehrung der Auslandsschiffe und Torpedoboote, der Bau von Unterseebooten, die Steigerung in den Größen der Schiffe und Torpedoboote sowie die Notwendigkeit einer größeren Personalvermehrung, als sie bisher in Aussicht genommen war, machen eine Revision der Geldbedarfsberechnung zum Flottengesetz erforderlich.

*) Die Resolution lautet: Daß vom Rechnungsjahr 1901 ab im Etat für die Verwaltung der Kaiserlichen Marine die vollen Kosten für Armierungen (statt bisher zwei Drittel) und von den Schiffbaukosten 6 (statt bisher 5) Prozent des Wertes der Flotte auf den ordentlichen Etat übernommen werden.

1. Schiffbauten und Armierungen.

a. Vermehrung der Auslandsschiffe.

Siehe die Novelle zum Flottengesetz.

b. Vermehrung der Torpedoboote.

Die bisher vorgesehenen 16 Torpedobootsdivisionen — 96 Boote — sollen auf 24 Divisionen — 144 Boote — vermehrt werden.

Da nach den bisherigen Erfahrungen für die großen Torpedoboote nur eine Lebensdauer von 12 Jahren angenommen werden kann, so bedingt dies die jährliche Anforderung von 2 Torpedobootsdivisionen.

c. Bau von Unterseebooten.

Zur weiteren eingehenden Erprobung und späteren Beschaffung von Unterseebooten sind jährlich 5 Millionen Mark in Ansatz gebracht.

d. Größensteigerung der Schiffe und Torpedoboote.

Bereits in den letzten Jahren haben die Größen der Schiffe und Torpedoboote infolge Verstärkung der Armierung und Steigerung der Geschwindigkeit erhöht werden müssen. Die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges sowie das gleichartige Vorgehen der andern Nationen zwingen dazu, die Größen noch weiter zu steigern, damit die deutschen Schiffe und Torpedoboote an Gefechtskraft nicht hinter den Schiffen und Torpedobooten anderer Nationen zurückbleiben.

e. Schiffbauplan von 1906 bis 1917.

Jahr der 1. Rate	Flottengesetz und Novelle			Torpedobootsdivisionen	Kosten für Schiffbau und Armierungen*) (Millionen Mark)
	Linienschiffe	Große Kreuzer	Kleine Kreuzer		
1906	2	1	2	2	117
1907	2	1	2	2	131
1908	2	1	2	2	136
1909	2	1	2	2	148
1910	2	1	2	2	148
1911	1	2	2	2	147
1912	1	2	2	2	144
1913	1	1	2	2	137
1914	1	1	2	2	126
1915	1	1	2	2	119
1916	1	1	2	2	112
1917	2	—	2	2	113
	18 darunter 1 noch ausstehender Neubau des Flottengesetzes	13 darunter 6 Neubauten der Novelle	24 darunter 1 noch ausstehender Neubau des Flottengesetzes	24	

*) Nach den Anschlagssummen im Etatentwurf 1906.

Der Schiffbauplan setzt sich zusammen:

a) aus den noch ausstehenden 2 Vermehrungsbauten des Flottengesetzes: 1 Linienschiff und 1 kleiner Kreuzer (s. die Tabelle im Etat 1906 S. 142),

b) aus den nach der Anlage B zum Flottengesetz von 1906 bis 1917 fälligen Ersatzbauten: 17 Linienschiffe, 7 große Kreuzer, 23 kleine Kreuzer,

c) aus den durch die jetzige Novelle geforderten Vermehrungsbauten: 6 große Kreuzer,

d) aus den bis 1917 zu fordernden Torpedobootsdivisionen.

In der Kostenberechnung ist in gleicher Weise wie bisher ein Schiffbau-Reservefonds von jährlich 12,4 Millionen Mark in Ansatz gebracht. (Vgl. Begründung zum Flottengesetz S. 1430.)

2. Vermehrung des Personals.

a. Infolge Vermehrung der Auslandsschiffe.

Siehe die Novelle zum Flottengesetze.

b. Infolge Vermehrung der Torpedoboote und größerer Kriegsbereitschaft derselben.

Die Zahl der verwendungsbereiten Torpedoboote soll von 80 auf 99 gesteigert und sollen für diese Boote volle aktive Besatzungen bereit gehalten werden.

Der hierdurch entstehende Mehrbedarf an Personal beträgt

53 Seeoffiziere,
2218 Unteroffiziere und Mannschaften.*)

c. Zur besseren Ausnutzung der Artillerie der Schiffe.

Um die Feuergeschwindigkeit und Treffsicherheit der Schiffsartillerie zu steigern, muß sowohl die Zahl der das Feuer leitenden Offiziere als auch die Stärke der Geschützmannschaften erhöht werden.

Das hierfür erforderliche Personal beträgt

90 Seeoffiziere,
1907 Unteroffiziere und Mannschaften.

d. Infolge der Größensteigerung der Schiffe und Torpedoboote.

Größere Schiffe und Torpedoboote mit stärkerer Armierung und stärkeren Maschinen erfordern stärkere Besatzungen.

Das hierfür erforderliche Personal beträgt

140 Seeoffiziere,
7514 Unteroffiziere und Mannschaften.

*) Nach § 4 des Flottengesetzes sind vorzusehen: volle Besatzungen für eine Hälfte (72) und Besatzungsstämme (Maschinenpersonal 2/3, übriges Personal 1/2 der vollen Besatzungen) für die andere Hälfte (72) der Torpedoboote. Das sind im ganzen 116 volle Besatzungen. Die jetzige Forderung sieht nur 99 volle Besatzungen vor. Die Mehrforderung macht daher eine Änderung des Flottengesetzes nicht notwendig.

e. Infolge geringer Indiensthaltungsänderungen bei den Spezialschiffen.

Der Mehrbedarf ergibt sich aus der in den Berechnungen zum Flottengesetz noch nicht vorgesehenen Indiensthaltung von Flußkanonenbooten, Auslandstorpedobooten, Spezialvermessungsschiffen für das Ausland und Schiffen für den Fischereischutz. Außerdem muß auch noch Personal für Indiensthaltung von Unterseebooten vorgesehen werden.

Diesem Mehrbedarfe steht die Minderindiensthaltung von 2 Seekadettenschulschiffen gegenüber.

Das infolge dieser Indiensthaltungsänderungen erforderliche Personal beträgt

64 Seeoffiziere,
842 Unteroffiziere und Mannschaften.

f. Infolge eines größeren Landbedarfs.

Die Zahl der in Landstellen zu verwendenden Seeoffiziere hat um 132 erhöht werden müssen. Der Mehrbedarf verteilt sich im wesentlichen auf das Reichs-Marine-Amt, den Admiralstab, das Bildungswesen, die Werft- und Torpedodivisionen, die Matrosenartillerie-Abteilungen sowie auf den Minendienst.

g. Gesamtmehrbedarf bis zum Jahre 1920 und durchschnittliche Jahresvermehrung.

1. Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedodivisionen.

	Deckoffiziere	Wachtmeister u. Feldwebel	Maate	Gemeine	Summe
Noch ausstehender Bedarf des Flottengesetzes nach Abzug des Personals für die 1900 abgelehnten Auslandsschiffe	669	74	4153	12 080	16 976
Mehrbedarf	798	45	2884	14 397	18 124
Gesamtmehrbedarf bis 1920	1467	119	7037	26 477	35 100
Durchschnittliche Jahresvermehrung	98	8	469	1 765	2 340

2. Seeoffiziere.

	Admirale	Vizeadmirale	Kontreadmirale	Kapitäne z. See	Fregatten- und Korvettenkapitäne	Kapitänleutnants	Oberleutnants z. See	Leutnants z. See	Summe
Noch ausstehender Bedarf des Flottengesetzes nach Abzug des Personals für die 1900 abgelehnten Auslandsschiffe	—	3	6	28	60	118	170	160	545
Mehrbedarf	2	3	6	26	51	232	250	35	605
Gesamtmehrbedarf bis 1920	2	6	12	54	111	350	420	195	1150

3. Marine-Ingenieure.

	Chefingenieure und Oberstabs-ingenieure	Stabsingenieure	Oberingenieure	Ingenieure	Summe
Noch ausstehender Bedarf des Flottengesetzes nach Abzug des Personals für die 1900 abgelehnten Auslandsschiffe	6	27	48	58	139
Mehrbedarf	10	49	53	144	256
Gesamtmehrbedarf bis 1920	16	76	101	202	395
Durchschnittliche Jahresvermehrung	1	5	7	13	26

4. Sanitätsoffiziere und Sanitätsunterpersonal.

	Generalärzte	Generaloberärzte u. Oberstabsärzte	Stabsärzte	Assistenzärzte	Summe	Sanitäts-unteroffiziere	Obersanitätsgasten	Sanitätsgasten	Marine-krankenwärter	Summe
Noch ausstehender Bedarf des Flottengesetzes nach Abzug des Personals für die 1900 abgelehnten Auslandsschiffe	—	37	31	41	109	65	59	—	15	139
Mehrbedarf	3	29	18	36	86	156	69	75	77	377
Gesamtmehrbedarf bis 1920	3	66	49	77	195	221	128	75	92	516
Durchschnittliche Jahresvermehrung	5		3	5	13	15	8	5	6	34

5. Zahlmeister, Zahlmeisteraspiranten und -applikanten und Verwaltungsschreiber.

	Stabszahlmeister	Oberzahlmeister und Zahlmeister	Summe	Zahlmeister-aspiranten	Zahlmeister-applikanten	Summe	Verwaltungsschreiber		Summe
							Maate	Gemeine	
Noch ausstehender Bedarf des Flottengesetzes nach Abzug des Personals für die 1900 abgelehnten Auslandsschiffe	1	46	47	87	28	15	—	—	—
Mehrbedarf	43	37	80	—26	—28	—54	94	37	131
Gesamtmehrbedarf bis 1920	44	83	127	61	—	61	94	37	131
Durchschnittliche Jahresvermehrung	3	6	9	4	—	4	6	2	8

Den Berechnungen sind die planmäßig in Aussicht genommene Organisation der schwimmenden Streitkräfte und § 4 des Flottengesetzes sowie die Besatzungsstärken

der in den Etat 1906 eingestellten neuen Schiffstypen bzw. der im Jahre 1920 noch vorhandenen älteren Schiffe zugrunde gelegt worden.

Um den Bedarf an Seeoffizieren bis zum Jahre 1920 zu decken, ist die Einstellung von etwa 175 Seekadetten jährlich erforderlich.

Bei einem Abgange an Seekadetten bis zur Beförderung zum Offizier von 17 Prozent und einem jährlichen Abgang an Offizieren von 3½ Prozent wären zur Erreichung des Bedarfs im Jahre 1920 jährlich anzufordern:

Im Jahre 1906	100 Stellen,	Im Jahre 1914	75 Stellen,
„ „ 1907	75 „	„ „ 1915	75 „
„ „ 1908	80 „	„ „ 1916	70 „
„ „ 1909	90 „	„ „ 1917	70 „
„ „ 1910	85 „	„ „ 1918	65 „
„ „ 1911	85 „	„ „ 1919	65 „
„ „ 1912	80 „	„ „ 1920	60 „
„ „ 1913	75 „		

Da die Zahl der Abgänge in den einzelnen Jahren indes verschieden sein kann, bietet vorstehende Berechnung für die jährliche Forderung nur einen Anhalt.

Die Verteilung der Jahresvermehrung der Offizierstellen auf die einzelnen Dienstgrade soll nach der bisher angewandten Methode erfolgen.

3. Fortdauernde Ausgaben.

Infolge der vermehrten Indiensthaltungen (Auslandsschiffe, Torpedoboote, Unterseeboote, Spezialschiffe), der höheren Betriebskosten der neuen Schiffe und einer stärkeren Personalvermehrung muß auch mit einer größeren Steigerung der fortdauernden Ausgaben gerechnet werden. Nach den bisherigen Erfahrungen wird die Höhe der jährlichen Steigerung geschätzt von 1906 bis 1910 auf 8 Millionen Mark, von 1911 bis 1915 auf 9 Millionen Mark und von 1916 bis 1920 auf 7 Millionen Mark.

Für die Periode von 1911 bis 1915 ist die jährliche Steigerung um 1 Million Mark höher veranschlagt, weil in diesen Jahren die großen Auslandskreuzer fertig werden.

4. Sonstige einmalige Ausgaben.

Die Vermehrung der Auslandsschiffe und Torpedoboote, der Bau von Unterseebooten, die Steigerung der Schiffsgrößen sowie die Erfahrungen der Vorjahre lassen es angezeigt erscheinen, die jährlichen Anschlagssätze für Sonstige einmalige Ausgaben um 4 Millionen Mark zu erhöhen.

5. Neue Geldbedarfsberechnung.

Um einen Überblick über den voraussichtlichen Geldbedarf bis 1917 einschließlich der sich aus der Novelle ergebenden Kosten zu geben, ist die nachstehende Tabelle aufgestellt.

Die Verteilung der Kosten auf ordentliche Einnahmen und Anleihe ist in der durch die Resolution I[1] des Reichstags bei Beratung des Flottengesetzes (Nr. 909 der Reichstags-Drucksachen von 1898/1900) beschlossenen und seit 1901 angewandten Art und Weise vorgenommen.

Danach sind zu decken aus ordentlichen Einnahmen:

1. ein Teil der Schiffbaukosten in Höhe von 6 Prozent des Schiffbauwertes der Flotte,
2. die gesamten Armierungskosten,
3. etwa 1/3 der Sonstigen einmaligen Ausgaben (nach der durchschnittlichen Verteilung in den Jahren 1901 bis 1905),
4. die fortdauernden Ausgaben;

aus der Anleihe:

der Rest der Schiffbaukosten und der Sonstigen einmaligen Ausgaben.

Geldbedarfsberechnung für die Jahre 1906 bis 1917.

(Millionen Mark)

Jahr	Fortdauernde Ausgaben	Schiffbauten und Armierungen	Sonstige einmalige Ausgaben	Summe	Steigerung des Marineetats gegen das Vorjahr	Von den Ausgaben sind zu decken		Steigerung der Beanspruchung der ordentlichen Einnahmen gegen das Vorjahr	Bemerkungen
						aus ordentlichen Einnahmen	aus Anleihe		
1905*)	104,95	101,56	26,92	233,43	18,02	186,50	46,93	16,71	*) Etat.
1906	112,95	116,85	22,00	251,80	18,37	204,67	47,13	18,17	
1907	120,95	130,97	22,00	273,92	22,12	221,23	52,69	16,56	
1908	128,95	135,91	22,00	286,86	12,94	234,82	52,04	13,59	
1909	136,95	148,40	22,00	307,35	20,49	250,84	56,51	16,02	
1910	144,95	148,40	22,00	315,35	8,00	262,74	52,61	11,90	
1911	153,95	147,40	19,00	320,35	5,00	274,38	45,97	11,64	
1912	162,95	143,80	19,00	325,75	5,40	286,09	39,66	11,71	
1913	171,95	136,70	19,00	327,65	1,90	296,65	31,00	10,56	
1914	180,95	126,10	16,00	323,05	−4,60	305,12	17,93	8,47	
1915	189,95	118,50	16,00	324,45	1,40	313,73	10,72	8,61	
1916	196,95	111,90	16,00	324,85	0,40	314,13	10,72	0,40	
1917	203,95	112,90	13,00	329,85	5,00	321,14	8,71	7,01	

Gesetz, betreffend die deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900.
(Reichsgesetzblatt Seite 255.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc.

verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags, was folgt:

I. Schiffsbestand.

§ 1.

Es soll bestehen:

1. die Schlachtflotte:
   aus 2 Flottenflaggschiffen,
   4 Geschwadern zu je 8 Linienschiffen,
   8 großen Kreuzern, 24 kleinen Kreuzern } als Aufklärungsschiffen;
2. die Auslandsflotte:
   aus 3 großen Kreuzern,
   10 kleinen Kreuzern;
3. die Materialreserve:
   aus 4 Linienschiffen,
   3 großen Kreuzern,
   4 kleinen Kreuzern.

Auf diesen Sollbestand kommen bei Erlaß dieses Gesetzes die in der Anlage A. aufgeführten Schiffe in Anrechnung.

§ 2.

Ausgenommen bei Schiffsverlusten sollen ersetzt werden:
Linienschiffe nach 25 Jahren,
Kreuzer nach 20 Jahren.

Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

Für den Zeitraum von 1901 bis 1917 werden die Ersatzbauten nach der Anlage B. geregelt.

II. Indiensthaltung.

§ 3.

Bezüglich der Indiensthaltung der Schlachtflotte gelten folgende Grundsätze:

1. Das 1. und 2. Geschwader bilden die aktive Schlachtflotte, das 3. und 4. Geschwader die Reserve-Schlachtflotte.
2. Von der aktiven Schlachtflotte sollen sämtliche, von der Reserve-Schlachtflotte die Hälfte der Linienschiffe und Kreuzer dauernd im Dienste gehalten werden.
3. Zu Manövern sollen einzelne außer Dienst befindliche Schiffe der Reserve-Schlachtflotte vorübergehend in Dienst gestellt werden.

III. Personalbestand.

§ 4.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen sollen vorhanden sein:

1. volle Besatzungen für die zur aktiven Schlachtflotte gehörigen Schiffe, für die Hälfte der Torpedoboote, die Schulschiffe und die Spezialschiffe,
2. Besatzungsstämme (Maschinenpersonal $^{2}/_{3}$, übriges Personal $^{1}/_{2}$ der vollen Besatzungen) für die zur Reserve-Schlachtflotte gehörigen Schiffe sowie für die zweite Hälfte der Torpedoboote,
3. $1^{1}/_{2}$ fache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe,
4. der erforderliche Landbedarf,
5. ein Zuschlag von 5 Prozent zum Gesamtbedarfe.

IV. Kosten.

§ 5.

Die Bereitstellung der zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Mittel unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat.

§ 6.

Insoweit vom Rechnungsjahr 1901 ab der Mehrbedarf an fortdauernden und einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats der Marineverwaltung den Mehrertrag der Reichsstempelabgaben über die Summe von 53 708 000 Mark hinaus übersteigt und der Fehlbetrag nicht in den sonstigen Einnahmen des Reiches seine Deckung findet, darf der letztere nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichsabgaben aufgebracht werden.

V. Schlußbestimmung.

Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit den Gesetzen, betreffend Abänderung des Reichsstempelgesetzes vom 27. April 1894 (Reichsgesetzblatt Seite 381), und betreffend die Abänderung des Zolltarifgesetzes, in Kraft.

Das Gesetz, betreffend die deutsche Flotte, vom 10. April 1898 (Reichsgesetzblatt Seite 165) wird aufgehoben.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Castell Saalburg bei Homburg v. d. Höhe, den 14. Juni 1900.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst zu Hohenlohe.

Anlage A.

Nachweisung der bei Erlaß dieses Gesetzes auf den Sollbestand in Anrechnung kommenden Schiffe.

27 Linienschiffe.

1. „Bayern“,
2. „Sachsen“,
3. „Württemberg“,
4. „Baden“,
5. „Oldenburg“,
6. „Brandenburg“,
7. „Kurfürst Friedrich Wilhelm,
8. „Weißenburg“,
9. „Wörth“,
10. „Kaiser Friedrich III.“,
11. „Kaiser Wilhelm II.“,
12. „Kaiser Wilhelm d. Große“,
13. „Kaiser Barbarossa“,
14. „Kaiser Karl der Große“,
15. „C“,
16. „D“,
17. „E“,
18. „F“,
19. „G“,
20. „Siegfried“,
21. „Beowulf“,
22. „Frithjof“,
23. „Hildebrand“,
24. „Heimdall“,
25. „Hagen“,
26. „Aegir“,
27. „Odin“.

12 große Kreuzer.

1. „König Wilhelm“,
2. „Kaiser“,
3. „Deutschland“,
4. „Kaiserin Augusta“,
5. „Hertha“,
6. „Victoria Louise“,
7. „Freya“,
8. „Hansa“,
9. „Vineta“,
10. „Fürst Bismarck“,
11. „Prinz Heinrich“,
12. „B“.

29 kleine Kreuzer.

1. „Zieten“,
2. „Blitz“,
3. „Pfeil“,
4. „Arcona“,
5. „Alexandrine“,
6. „Greif“,
7. „Irene“,
8. „Prinzeß Wilhelm“,
9. „Schwalbe“,
10. „Wacht“,
11. „Jagd“,
12. „Sperber“,
13. „Bussard“,
14. „Meteor“,
15. „Falke“,
16. „Comet“,
17. „Cormoran“,
18. „Condor“,
19. „Seeadler“,
20. „Gefion“,
21. „Geier“,
22. „Hela“,
23. „Gazelle“,
24. „Niobe“,
25. „Nymphe“,
26. „C“,
27. „D“,
28. „E“,
29. „F“.

Anlage B.

Verteilung der in den Jahren 1901 bis 1917 einschließlich vorzunehmenden Ersatzbauten auf die einzelnen Jahre.

Ersatzjahr	Linienschiffe	Große Kreuzer	Kleine Kreuzer
1901	—	1	—
1902	—	1	1
1903	—	1	1
1904	—	—	2
1905	—	—	2
1906	2	—	2
1907	2	—	2
1908	2	—	2
1909	2	—	2
1910	1	1	2
1911	1	1	2
1912	1	1	2
1913	1	1	2
1914	1	1	2
1915	1	1	2
1916	1	1	2
1917	2	—	1
Summe	17	10	29

Verzeichnis der im Jahre 1906 nach Maßgabe des Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte, auf den Sollbestand in Anrechnung kommenden Schiffe.

37 Linienschiffe.

(Sollbestand 38.)

1. „Württemberg“,
2. „Baden“,
3. „Oldenburg“,

4. „Siegfried“,
5. „Beowulf“,
6. „Frithjof“,
7. „Hildebrand“,
8. „Heimdall“,
9. „Hagen“,
10. „Aegir“,
11. „Odin“,

12. „Brandenburg“,
13. „Kurfürst Friedrich Wilhelm“,
14. „Weißenburg“,
15. „Wörth“,

16. „Kaiser Friedrich III.“,
17. „Kaiser Wilhelm II.“,
18. „Kaiser Wilhelm der Große“,
19. „Kaiser Barbarossa“,
20. „Kaiser Karl der Große“,

21. „Wittelsbach“,
22. „Wettin“,
23. „Zähringen“,
24. „Schwaben“,
25. „Mecklenburg“,

26. „Braunschweig“,
27. „Elsaß“,
28. „Preußen“,
29. „Hessen“,
30. „Lothringen“,

31. „Deutschland“,
32. „Hannover“,
33. „O“,
34. „Q“,
35. „R“,

*36. „Ersatz Bayern“,
*37. „Ersatz Sachsen“.

15 große Kreuzer.

(Sollbestand 20, einschließlich der durch den Entwurf einer Novelle mehr geforderten 6.)

1. „Kaiserin Augusta“,
2. „Hertha“,
3. „Victoria Louise“,
4. „Freya“,
5. „Hansa“,
6. „Vineta“,

7. „Fürst Bismarck“,
8. „Prinz Heinrich“,
9. „Prinz Adalbert“,
10. „Friedrich Carl“,
11. „Roon“,
12. „Yorck“,

13. „C“,
14. „D“,

†*15. „E“.

37 kleine Kreuzer.

(Sollbestand 38.)

1. „Greif“,
2. „Jagd“,
3. „Schwalbe“,
4. „Sperber“.
5. „Bussard“,
6. „Falke“,
7. „Cormoran“,
8. „Condor“,
9. „Seeadler“,
10. „Geier“,
11. „Irene“,
12. „Prinzeß Wilhelm“,
13. „Gefion“,
14. „Hela“,

15. „Gazelle“,
16. „Niobe“,
17. „Nymphe“,
18. „Thetis“,
19. „Ariadne“,
20. „Amazone“,
21. „Medusa“,
22. „Frauenlob“,
23. „Arcona“,
24. „Undine“,

25. „Hamburg“,
26. „Bremen“,
27. „Berlin“,
28. „Lübeck“,
29. „München“,
30. „Leipzig“,
31. „Danzig“,
32. „Ersatz Meteor“,
33. „O“,
34. „Ersatz Wacht“,
35. „Ersatz Blitz“,
*36. „Ersatz Pfeil“,
*37. „Ersatz Comet“.

Bemerkungen:

1. Die Bewilligung der mit einem * versehenen Schiffe wird durch den Etat 1906 gefordert.
2. Der mit einem † bezeichnete große Kreuzer E wird durch den Entwurf einer Novelle zum Flottengesetz gefordert.

Bemerkungen zur Flottennovelle und Denkschrift zum Etat 1906.

Nach dem Entwurf zur Flottenvorlage 1900 waren für die Vertretung der Seeinteressen im Ausland sechs große und sieben kleine Kreuzer mehr gefordert, als nach dem ersten Flottengesetz 1898 vorgesehen worden waren. Diese Schiffe wurden vom Reichstage bei der Beratung der Flottenvorlage 1900 abgelehnt. Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts erklärte damals: Ein Mehrbedarf an Auslandsschiffen bestehe eigentlich schon zur Zeit. Wenn die Verbündeten Regierungen trotzdem vorgeschlagen hätten, mit dem Bau neuer Auslandskreuzer erst im Jahre 1906 zu beginnen, so liege der Grund dafür in der Tatsache, daß vor allem eine Verstärkung der Schlachtflotte erforderlich sei. Gleichzeitig beide zu vermehren, sei nicht angängig erschienen, darum müsse man das Wichtigste zuerst ausführen. Aus diesen Erwägungen hätten die Verbündeten Regierungen sich entschlossen, jetzt einer Vertagung der Entscheidung über die Vermehrung der Auslandsschiffe zuzustimmen. Man werde seinerzeit ja sehen, ob und in welchem Umfange eine solche Verstärkung notwendig sei; er halte es für sehr unwahrscheinlich, daß der Mehrbedarf in der Regierungsvorlage zu hoch angesetzt sei.

Der Zeitpunkt ist nun gekommen, in dem eine Vervollständigung des Flottengesetzes nach dieser Richtung dringend notwendig erscheint. Welches sind die Aufgaben unserer stationären Auslandsschiffe? Sie sollen in unseren ausländischen Interessengebieten unsere Friedensinteressen wahren, indem sie sich dort in den Dienst der Politik stellen. Wie aber können sie nachdrücklich und erfolgreich diesen Dienst versehen? Doch nur dadurch, daß sie namentlich in den Gebieten, in denen auch andere Nationen Interessen haben, als Machtfaktor nicht in den Hintergrund treten. Wie aber liegen die Verhältnisse, wenn man einen militärischen Vergleich zieht zwischen uns und den fremden Nationen? Einmal ist bis jetzt die Stationierung kampfkräftiger Schiffe anderer Nationen in ihren Hauptinteressenpunkten seit jener Zeit kaum vermindert worden trotz des von England durchgeführten Konzentrationsprozesses auf die heimischen Gewässer. Dann aber hat sich seit jener Zeit die politische Lage erheblich verändert, und man darf ferner nicht vergessen, daß das schnelle Anwachsen der Vereinigten Staaten-Flotte bald eine erhebliche Kraftzunahme ihrer Macht in dem ostasiatischen Interessenzentrum erwarten läßt. In Ostasien, dem Sammelpunkt der Auslandsinteressen Deutschlands, liegen die Verhältnisse heute so: England, unterstützt von Japan, hat in allen politischen Fragen in Ostasien einen ausschlaggebenden Einfluß, Frankreich wird, von Englands Gunst getragen, stets eine tatkräftige Unterstützung seiner Auslandspolitik bei diesem finden. Die Vereinigten Staaten werden, sobald sie stark genug sind, ihren eigenen Weg zu gehen versuchen. Ihre ostasiatische Flaggenvertretung setzt sich jetzt bereits aus drei erstklassigen Linienschiffen nebst einer Anzahl Kreuzer und Torpedoboote zusammen und soll mit dem Anwachsen der Flotte weiter verstärkt werden. Deutschland würde in der Vertretung seiner berechtigten Interessen bei solchen Machtverhältnissen der andern Nationen vollkommen in den Hintergrund treten, wenn es seine Seestreitkräfte nicht verstärkt. Wie die Flaggenvertretung hier und in anderen Interessensphären heute liegt, geht aus folgender Gegenüberstellung hervor (siehe auch Übersichts- und Dislokationskarten).

Übersicht über die im Jahre 1905 für den Auslandsdienst ver-
der bedeutenderen

Zusammengestellt nach den Stations-

Stationen	England		Frankreich	
	Name	Tonnengehalt	Name	Tonnengehalt
Ostasiatische Station	„Hogue"	12 200	„Montcalm"	9 510
	„Sutlej"	12 200	„Dupetit-Thouars"	9 510
	„Diadem"	11 180	„Gueydon"	9 510
	„Andromeda"	11 180	„Guichen"	8 020
		46 760	„Redoutable"	9 400
				45 950
Australische Station	„Powerful"	14 430	unbesetzt	—
	„Challenger"	5 970		
		20 400		
Ostafrikanische und westafrikanische Station	„Hyacinth"	5 700	unbesetzt	—
	„Crescent"	7 820		
		13 520		
Ostamerikanische Station . . .	„Royal Arthur"	7 820	„Desaix"	7 710
	„St. George"	7 800	„Jurien de la Gravière"	5 680
	„Hawke"	7 460		13 390
	„Edgar"	7 460		
	„Isis"	5 690		
	„Highflyer"	5 700		
	„Eclipse"	5 690		
		47 620		
Dispositionsgeschwader . . .	„Good Hope"	14 320	„La Marseillaise"	10 000
	„Monmouth"	9 950	„Dupuy de Lôme"	6 300
	„Devonshire"	11 000	„Kléber"	7 710
	„Antrim"	11 000	„Gloire"	10 000
	„Hampshire"	11 000	„Jules Ferry"	12 550
	„Roxburgh"	11 000	„Léon Gambetta"	12 550
	„Drake"	14 320	„Jeanne d'Arc"	11 270
	„Bedford"	9 950	„Condé"	10 000
	„Essex"	9 950	„Amiral Aube"	10 000
	„Cornwall"	9 950	„D'Entrecasteaux"	8 120
	„Berwick"	9 950	„Chateaurenault"	8 280
	„Cumberland"	9 950	„Cécille"	5 980
	„Leviathan"	14 320	„Tage"	7 600
	„Suffolk"	9 950		120 360
	„Lancaster"	9 950		
	„Carnarvon"	11 000		
		177 560		
Gesamt-Tonnengehalt		305 860		179 700

wendeten bzw. verfügbaren Linienschiffe und großen Kreuzer Seemächte.

gebieten der deutschen Marine.

Stationen	Vereinigte Staaten		Deutschland	
	Name	Tonnengehalt	Name	Tonnengehalt
Ostasiatische Station	„Ohio" „Wisconsin" „Oregon"	12 500 11 720 10 290 34 510	„Fürst Bismarck" „Hansa"	10 700 5 880 16 580
Australische Station	unbesetzt	—	unbesetzt	—
Ostafrikanische und westafrikanische Station	unbesetzt	—	unbesetzt	—
Ostamerikanische Station . . .	heimische Station	—	unbesetzt	—
Dispositionsgeschwader . . .	„Olympia" „West Virginia" „Colorado" „Maryland" „Pennsylvania" „Columbia" „Minneapolis"	5 900 13 680 13 680 13 680 13 680 7 370 7 370 75 360	nicht vorhanden	—
Gesamt-Tonnengehalt		109 870		16 580

Dislokation der stationären großen Auslandskreuzer oder ihnen gleichwertiger Schiffe verschiedener Nationen. Herbst 1905.

I. England.

a) Westliche Kreuzergruppe (Particular Service Squadron). Während dieses Geschwader, ähnlich wie die drei anderen Kreuzergeschwader, von denen später noch zu sprechen sein wird, im eigentlichen Sinne als stationär nicht zu betrachten ist, wird es doch, sich auf Bermuda stützend, mehr als die Hälfte des Jahres in den westindischen und benachbarten Gewässern kreuzen. Seine Bestimmung ist Ausbildung der Kadetten und Schiffsjungen im Frieden und im Kriege voraussichtlich Schutz der nordatlantischen Handelsroute. Man kann es demnach bis zu einem gewissen Grade als stationäres westindisches Geschwader bezeichnen. Es setzt sich augenblicklich aus sieben großen Kreuzern zusammen: „Royal Arthur" ⚑, „St. George", „Hawke", „Edgar" für Schiffsjungen und „Isis", „Highflyer", „Eclipse" für Kadetten. Summe der Deplacements 47 620 Tonnen.

b) Kapgeschwader bleibt im Frieden stationär am Kap der guten Hoffnung, im Kriege soll es die Verbindung zwischen den östlichen Kreuzergeschwadern und den Mittelmeer-Kreuzern oder zwischen ersteren und den atlantischen Kreuzergeschwadern herstellen. Ihm gehört an außer drei kleinen Kreuzern, die hier nicht mitzurechnen sind, ein großer Kreuzer, augenblicklich „Crescent", 7820 Tonnen.

c) Die in den ostasiatischen und australischen Gewässern stationierten Kreuzergruppen.

1. Das Chinageschwader setzt sich aus vier großen und vier kleinen Kreuzern zusammen. Zu ersteren gehören augenblicklich zwei Panzerkreuzer: „Hogue" und „Sutlej" und zwei geschützte Kreuzer: „Diadem" ⚑ und „Andromeda", zusammen 46 760 Tonnen.

2. Ostindisches Kreuzergeschwader setzt sich aus drei kleinen und einem großen geschützten Kreuzer zusammen, letzterer, zur Zeit „Hyazinth" ⚑, ist 5700 Tonnen groß.

3. Das australische Geschwader enthält außer fünf kleinen zwei große geschützte Kreuzer, nämlich „Powerful" ⚑ und „Challenger" gleich 20 400 Tonnen.

Dies ergibt eine Summe von 15 großen Kreuzern mit 128 300 Tonnen Deplacement, die teils stationär, teils halbstationär die ausländischen englischen Seeinteressen vertreten.

II. Frankreich.

1. Die atlantische Kreuzerdivision: Stützpunkt Fort de France, setzt sich außer dem kleinen Kreuzer „Troude" aus dem Panzerkreuzer „Desaix" ⚑, 7710 Tonnen, und dem großen geschützten Kreuzer „Jurien de la Gravière", 5680 Tonnen, zusammen.

2. Die Division des Indischen Ozeans: Stützpunkt Madagaskar, besteht außer einem Kanonenboot und zwei Transportavisos aus einem kleinen geschützten Kreuzer.

3. Das Geschwader des äußersten Ostens: Hauptstützpunkt Saigon, wird gebildet aus zwei Divisionen: 1. Division: Panzerkreuzer „Montcalm" ⚑,

„Dupetit-Thouars“, „Gueydon“ = 28 530 Tonnen; 2. Division: außer zwei kleinen Kreuzern großer geschützter Kreuzer „Guichen“ ⚐, 8020 Tonnen. Außerdem sechs Torpedobootszerstörer.

Indochinesische Reservedivision (40 Prozent des Friedensetats): Außer zwei Panzerkanonenbooten und acht Flußkanonenbooten Linienschiff „Redoutable“, 9400 Tonnen.

Dies ergibt eine Summe von sieben großen bzw. Panzerkreuzern und einem Linienschiff von zusammen 59 340 Tonnen für den stationären Auslandsdienst Frankreichs.

III. Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Für die Vereinigten Staaten von Nordamerika konzentriert sich der stationäre Auslandsdienst vorläufig noch auf die Vertretung der asiatischen und kolonialen Interessen in den Philippinen.

Die asiatische Flotte setzt sich aus einer Linienschiffs-, einer Kanonenboots- und einer Division kleiner Kreuzer sowie einer Torpedobootsflottille von fünf Zerstörern zusammen. Das Philippinengeschwader besteht aus sieben Kanonenbooten bzw. Hilfsschiffen. Uns interessiert hier nach Größe und Gefechtswert nur die Linienschiffsdivision, die sich aus drei Linienschiffen zusammensetzt: „Ohio“ ⚐ 12 500, „Oregon“ 10 290 und „Wisconsin“ 11 720 Tonnen, zusammen 34 510 Tonnen.

IV. Deutschland.

Entsprechend der repräsentativen Stärke der auf den ausländischen Stationen in Betracht kommenden Schiffe ist nur das ostasiatische Kreuzergeschwader zu berücksichtigen, das sich gegenwärtig aus zwei kleinen Kreuzern, vier Kanonenbooten und zwei großen Kreuzern, „Fürst Bismarck“, 10 700 Tonnen, und „Hansa“, 5880 Tonnen = 16 580 Tonnen zusammensetzt.

Diese Zusammenstellung zeigt zur Genüge, was bereits in der Einleitung gesagt worden ist, daß auf unserem Hauptinteressengebiet in den ostasiatischen Gewässern, auf dem die wirtschaftlich konkurrierenden Nationen besonders stark sich zu halten bemühen, um ihre Friedensinteressen mit Nachdruck vertreten zu können, unser militärischer Schutz unzureichend ist, besonders aber, wenn man die politische Lage in Betracht zieht, die eine vergleichliche Gegenüberstellung der ganzen japanischen Flotte ebenfalls notwendig machen würde. Ähnlich liegen die Verhältnisse auf der ostamerikanischen Station, wo Deutschland zur Zeit durch größere Schiffe überhaupt nicht vertreten ist. Die vier geforderten großen Kreuzer als Stationäre erscheinen somit als das Mindestmaß dessen, was zur Vertretung unserer kolonialen und politischen Friedensinteressen notwendig ist. Dabei muß, wie eingangs erwähnt, der Nachdruck auf die Friedensinteressen gelegt werden. Von einer Verteidigung unserer Kolonien im Kriege an Ort und Stelle kann angesichts der politischen Lage und der militärischen Mittel anderer Nationen selbstverständlich keine Rede sein. Das würde aber auch dem strategischen Prinzip der Konzentration gänzlich widersprechen. Im Kriege wird das Schicksal unserer Kolonien und ausländischen Interessengebiete in den heimischen Gewässern entschieden.

Das führt zur Besprechung des zweiten Teiles der Vorlage, der Verwendung eines Teiles der geforderten großen Kreuzer als Kreuzergeschwader. Gemäß der Begründung der Vorlage sollen von den geforderten großen Kreuzern vier, als Geschwader vereinigt, dort zur Verwendung kommen, wo es erforderlich erscheint. Außerhalb des Rahmens der heimischen Schlachtflotte wird dieses Geschwader somit einem doppelten Zwecke dienen. Im Frieden wird es als starke und in sich geschlossene Macht im politischen Dienst, wo die Verhältnisse es bedingen, die deutsche Flagge vertreten, ohne mit der Heimatsflotte in einem so losen Zusammenhang zu stehen wie die ausländischen Stationäre. Es kann, da sich die Ausbildung dieser Schiffe ganz im Kreuzergeschwaderdienst bewegt, stets auf der Höhe der Anforderungen erhalten werden, welche der Krieg an ein leistungsfähiges Kreuzergeschwader stellt, und es wird in dieser Eigenschaft, sei es in außerheimischen Gewässern durch Abziehen beträchtlicher feindlicher Streitkräfte vom heimischen Operationsgebiet, sei es durch Verstärkung der heimischen Schlachtflotte, ganz erhebliche Dienste leisten können. Somit dient dieses Geschwader in gleicher Weise der politischen Vertretung der deutschen Flagge in eigenen Auslandsgebieten und in fremden Ländern im Frieden, wie dem Konzentrationsbedürfnis unserer Seestreitkräfte in den heimischen Gewässern im Kriege. Wir werden damit nur eine Nachbildung dessen schaffen, was andere Nationen schon vor Jahresfrist und früher eingerichtet haben (siehe Dislokationsliste und Tabelle, Dispositionsgeschwader). England besitzt nach seiner im Dezember vorigen Jahres ausgesprochenen Flottenreorganisation vier solcher fliegenden, zum größeren Teil mit den heimischen Flotten zusammenhängenden Kreuzergeschwader, wenn man das schon oben erwähnte Particular Service Squadron hier mitrechnet.*) Jedes Geschwader setzt sich aus sechs bis sieben großen, modernen, meist Panzerkreuzern mit hohem Gefechtswert zusammen. Das 1. Kreuzergeschwader gehört zur Kanalflotte, das 2. zur Atlantikflotte, das 3. zum Mittelmeergeschwader, das 4. wird durch die Schulkreuzer des Particular Service Squadron gebildet. Die drei ersteren Kreuzergeschwader stehen zwar in einem engeren Zusammenhange mit den heimischen Flottenteilen, als für das geplante deutsche Geschwader vorgesehen ist, aber ihre Verwendung im Friedensdienst ist ähnlich wie bei diesem gedacht. Der ehemalige Lord der Admiralität, Lord Selborne, sagt darüber in seiner vorjährigen Denkschrift: „Die drei Kreuzergeschwader können für besondere Kreuzeraufgaben oder Kreuzfahrten von der Flotte detachiert werden, alle vier werden außerdem dazu verwandt werden, die Flagge in imponierender Gestalt da zu zeigen, wo es politisch und strategisch ratsam ist.“

Ein Beispiel für die Art der Verwendung dieser Schiffe liefert die Reise des ersten Kreuzergeschwaders unter Befehl des Kontreadmirals Prinz Ludwig von Battenberg Ende 1905 nach Kanada und den Vereinigten Staaten. Und die geplante Flottendemonstration in türkischen Gewässern gibt ebenfalls Gelegenheit, solche Flottenverbände zu detachieren, ohne in den Ausbildungsdienst der Schlachtflotte eingreifen zu müssen.

Auf eine ähnliche Verwendungsart der großen kampfkräftigen Kreuzer stoßen wir auch bei anderen Nationen. In Frankreich hat die Idee vom Kreuzerkrieg allerdings solche Auswüchse in der Schiffbaupolitik gezeitigt, daß unter gewissen Ministerien

*) Das Particular Service Squadron wie das Mittelmeer-Kreuzergeschwader scheinen allerdings für den politischen Dienst in zweiter Linie in Betracht zu kommen.

der Kreuzerbau direkt auf Kosten der Linienschiffe ging, derart, daß augenblicklich die französische Marine im Verhältnis zu ihren Linienschiffen einen Überfluß an großen Kreuzern hat. Heute gehören zu den heimischen Flottenkörpern starke Kreuzerdivisionen, die im Frieden ähnlichen politischen Zwecken dienen.

Die Vereinigten Staaten von Nordamerika scheinen in ihrer Reorganisation der atlantischen Flotte direkt das englische System nachgeahmt zu haben. Der nordatlantischen Flotte gehören vier Kreuzerdivisionen an, darunter sieben große und Panzerkreuzer, die im Frieden für den politischen Dienst in den zentral- und südamerikanischen Gewässern und für gelegentliche Besuche in den europäischen Gewässern vorgesehen sind. Dafür sind die bisher hier ständig dislozierten Streitkräfte zurückgezogen. Auch hier also Konzentration des größeren Teiles der Streitkräfte auf die heimischen Gewässer und Wahrnehmung des politischen Dienstes durch Dispositionsgeschwader.

Zur Denkschrift zum Etat 1906.

Die Denkschrift zum Etat spezialisiert die Positionen, durch welche eine Erhöhung der durch das Flottengesetz 1900 vorgesehenen Geldbedarfsberechnung hervorgerufen wird. Sie führt in ihrer Einleitung aus: „Die in Aussicht genommene Vermehrung der Auslandsschiffe und Torpedoboote, der Bau von Unterseebooten, die Steigerung in den Größen der Schiffe und Torpedoboote sowie die Notwendigkeit einer größeren Personalvermehrung, als sie bisher in Aussicht genommen war, machen eine Revision der Geldbedarfsberechnung zum Flottengesetz erforderlich.“ Einige Vergleiche und Erläuterungen werden hier die Notwendigkeit jener Positionen näher charakterisieren.

Vermehrung der Torpedoboote.

Was zunächst die Vermehrung der Torpedoboote anbetrifft, so waren bisher für den Flottenausbau 16 Divisionen zu 6 Booten = 96 Boote vorgesehen. Nach dem neuen Plan sollen diese 16 Divisionen auf 24 = 144 Boote erhöht werden. Das würde bei einer erfahrungsmäßig festgestellten Lebensdauer der Boote von 12 Jahren eine jährliche Inbaugabe von zwei Divisionen erforderlich machen.

Über die Bedeutung und Notwendigkeit für Deutschland, eine große Zahl von Torpedobooten zu besitzen, brauchen hier nicht viele Worte gemacht zu werden. Die geographische Lage des Deutschen Reiches, seine verhältnismäßig reiche Küstengliederung einerseits, die Leichtigkeit, mit der anderseits von einem stärkeren Gegner eine Blockade infolge der Form der Deutschen Bucht und der in sie hineinmündenden Kriegs- und Handelshäfen durchgeführt werden kann, weisen dem Torpedoboot eine große Rolle in einem solchen Küstenkrieg zu. Aber auch im Hochseekampf würde eine Flotte, die ihrem Gegner mehr oder weniger an kampfkräftigen Typen unterlegen ist, diese Schwäche durch eine große Zahl leistungsfähiger und gut geschulter Torpedoboote bis zu einem gewissen Grade ausgleichen können. Selbstverständlich können wir durch die geplante Zahl der jährlich auf Stapel zu legenden Boote nicht mit Mächten wie England konkurrieren, dessen Volksvertretung in den letzten Jahren nicht unter 14 Torpedoboots- und Küstentorpedobootszerstörer (1904: 14 Zerstörer, 1905: 5 Hochseetorpedobootszerstörer, 1 Versuchs-Hochseetorpedobootszerstörer, 12 Küstentorpedobootszerstörer)

bewilligt hat. Das aber wird und kann aus rein finanziellen Gründen weder in diesem noch in anderen Typen jemals der Fall sein. Hingegen wird die geplante Vermehrung dazu beitragen, unsere militärische Position in der Weise zu stärken, wie sie in der Begründung zum Flottengesetz angestrebt wird.

Wie die Stärkeverhältnisse bei den vier größeren Marinen heute in bezug auf den Torpedobootstyp liegen, ergibt sich aus folgender Gegenüberstellung:

	England:	Frankreich:	Ver. Staaten:	Deutschland:
		Torpedobootszerstörer.		
Fertig, Stapellauf: 1893 bis 1904 . . .	143	35	20	50
Deplacement . . .	250—650 Tonnen	303—980 Tonnen	205—433 Tonnen	200—420 Tonnen
Im Bau 1905	6	31	—	6
Deplacement . . .	unbekannt	335	—	480
		Hochseetorpedoboote.		
Fertig, Stapellauf: 1893 bis 1904 . .	23	22	26	16
Deplacement . . .	110—196 Tonnen	127—181 Tonnen	105—183 Tonnen	145—155 Tonnen
Im Bau 1905	12	—	—	—
Deplacement . . .	etwa 240 Tonnen	—	—	—
		Torpedoboote 1. Klasse.		
Fertig, Stapellauf: 1889 bis 1904 . .	—	138	—	—
Deplacement . . .	—	79—94,5 Tonnen	—	—
Im Bau 1905	—	75	—	—
Deplacement . . .	—	95,5—97,5 Tonnen	—	—

Die französischen Torpedoboote 2. Klasse sind veraltet und werden nicht mehr gebaut. Von den amerikanischen Torpedobooten 2. Klasse sind nur vier von 45 bis 65 Tonnen für die engste Hafenverteidigung anzuführen.

Aus der vorstehenden Übersicht geht hervor, daß England voraussichtlich im Jahre 1906 über 149 Zerstörer und 35 Hochseetorpedoboote, Frankreich über 66 Zerstörer, 22 Hochseetorpedoboote und 213 Torpedoboote 1. Klasse, die Vereinigten Staaten über 20 Zerstörer und 26 Hochseetorpedoboote, und Deutschland über 56 Zerstörer und 16 Hochseetorpedoboote verfügen wird. Somit rangieren die vier Mächte nach Quantität und Qualität jetzt: England, Frankreich, Deutschland, Vereinigte Staaten.

Zur Charakteristik der Torpedoboote und ihrer Verwendung.

Die in der Liste gegebene Klassifikation entspricht nicht ganz der Klassenbezeichnung bei den einzelnen Marinen. Sie ist zu Zwecken des Vergleiches hier so gewählt. Wenn man die große Zahl verschiedener Klassen in der obigen Liste betrachtet, so tritt sofort die verschiedenartige Verwendung bei den einzelnen Marinen vor Augen. England legt den Hauptwert auf große seegehende Boote, die vor allem im Hochseekampf zur Verwendung kommen und allen Anforderungen an Seeausdauer, Seetüchtigkeit und genügenden Geschwindigkeitsüberschuß über die Kreuzer und Linienschiffe gewachsen sein sollen, die die strategische und taktische Verwendung in diesem Rahmen erfordern. Der Ausdruck Torpedobootszerstörer leitet sich von der Entstehungsursache dieser großen Boote her. Sie sollten ursprünglich die in den 90er Jahren noch vielfach vorhandenen kleinen Hochseetorpedoboote anderer Marinen durch ihre überlegene

Artillerie und größere Geschwindigkeit bei Seegang niederkämpfen. Heute ist diese in England entstandene Bezeichnung als Typencharakteristik nicht mehr stichhaltig, weil auch andere Marinen ihre Deplacements so weit gesteigert haben, daß ihre für den Geschwaderkampf geeigneten Hochseetorpedoboote den englischen Zerstörern im allgemeinen nicht unterlegen sind. Diese Boote sind in obiger Klassifizierung ebenfalls unter die Zerstörer gerechnet. Dagegen schreitet England den modernen Verhältnissen entsprechend vorwärts in der Deplacementssteigerung, um die alte Überlegenheit von neuem zu erringen. Der in diesem Etatjahre in Bau gegebene Versuchs-Hochseetorpedobootszerstörer soll angeblich ein Deplacement von 1500 bis 2000 Tonnen erhalten, um nach dem Ausspruch Lord Selbornes eine wesentlich gesteigerte Geschwindigkeit und Seeausdauer zu erhalten. Von diesem Typ will England wegen seiner Kostspieligkeit nur wenige erbauen, den bisherigen Hochseetorpedobootszerstörer, also den jetzt als Hochseetorpedoboot anzusprechenden Typ, aber auch im Deplacement soweit steigern, daß eine Geschwindigkeit von 33 bis 35 Knoten erreicht wird, also etwa auf 650 bis 700 Tonnen.

In Frankreich ist man bei der Klasse der Torpedojäger, also Hochseetorpedobootszerstörer, im Deplacement, abgesehen von den ersten fünf 1893 bis 1897 entstandenen Booten mit 900 bis 980 Tonnen, erheblich hinter dem zeitgenössischen englischen Deplacement zurückgeblieben. Diesen Booten fehlt vor allem die Seeausdauer und Seetüchtigkeit, um den Anforderungen an ein wirkliches Hochseetorpedoboot gewachsen zu sein. Die französischen Torpedobootszerstörer werden auf die Dauer dem Geschwaderdienst in der jetzigen Typenform kaum gewachsen sein.

Die Vereinigten Staaten haben der Entwicklung des Torpedowesens und damit auch der Torpedoboote in der ersten Zeit ihrer Flottenentwicklung keine große Beachtung geschenkt, erst in neuerer Zeit beginnen sie dem Typ des Hochseetorpedoboots als vollberechtigtem Faktor neben dem Linienschiff und Kreuzer Sympathie entgegenzubringen. In das diesjährige Bauprogramm waren zwölf Hochseetorpedoboote, also Torpedobootszerstörer, eingestellt, die indessen von den gesetzgebenden Körperschaften abgelehnt wurden. Aus rein geographischen Gründen des durch breite Ozeane von anderen Nationen getrennten Landes scheint das Bedürfnis bei den Vereinigten Staaten nach leistungsfähigen Booten weniger stark als bei anderen Marinen zu sein. Dazu kommt, und das ist die Hauptsache, eine gewisse Abneigung, welche aus den Schwierigkeiten der technischen Ausbildung hervorgeht. Die Empfindlichkeit der Waffe, die, wenn sie leistungsfähig sein soll, eine sehr intensive Ausbildung und eine vorzügliche Organisation des Personals verlangt, hat sogar zu einer zeitweisen Abschaffung auf den Schiffen geführt.

Deutschland hat niemals zwei oder mehrere Klassen von Torpedobooten ausgebildet. Was in der vorstehenden Liste als Hochseetorpedoboot bezeichnet ist, sind die kleineren Boote der „S“- und „G“-Klasse bis zu „G 89“, die den heutigen Anforderungen an ein Hochseetorpedoboot nicht mehr entsprechen und deshalb mehr und mehr zur Verwendung in der Küstenverteidigung kommen. Die als Torpedobootszerstörer aufgeführten großen Torpedoboote sind die eigentlichen Torpedoboote des Hochseekampfes. So hat Deutschland immer nur einen Torpedobootstyp, das Torpedoboot, welches in engster Verbindung mit der Flotte operieren kann, ausgebildet. Das bedeutet Vereinfachung in der Ausbildung.

Anders Frankreich und England, welche neben großen Booten eine nuancenreiche Zahl kleinerer Typen für die Küstenverteidigung entwickelt haben und weiterentwickeln. Eine wirkliche Berechtigung für diese Funktion kann heute aber nur dem in der Liste als Hochseetorpedoboot bezeichneten Typ zugesprochen werden. Die Torpedoboote 1. Klasse sind zu klein und daher zu abhängig von der Basis.

Verschiedene Organisationen.

Vorstehende kurze Hinweise zeigen, daß, während Deutschland seine Torpedoboote im Einheitstyp für den Hochseekampf baut und vorzugsweise für ihn zu verwenden gedenkt, andere Marinen neben diesen Booten einen Spezialtyp für die Hafen- und Küstenverteidigung entwickeln. Dementsprechend ist auch die Organisation völlig verschieden. Unsere Organisation ist, um die höchste Leistungsfähigkeit einer verhältnismäßig großen Zahl von Booten jederzeit zu gewährleisten, also hohe Kriegsbereitschaft, auf der Drei-Stufen-Ausbildung aufgebaut, nach welcher $^1/_3$ der vorhandenen Boote als Schulflottillen in der ersten Ausbildung sich befinden, $^1/_3$ als Manöverflottillen auf der Höhe der Leistungsfähigkeit stehen und $^1/_3$ als Reserveflottillen auf dieser Höhe erhalten werden. Für diese sämtlichen Flottillen, d. h. 99 Boote,*) soll stets volle aktive Besatzung bereit gehalten werden. Die Ausbildung leitet der Inspekteur des Torpedowesens.

Aus dieser kurz angedeuteten Organisation geht hervor, daß sie durch große Stabilität und Einheitlichkeit der Ausbildungsverhältnisse größte Kriegsbereitschaft anstrebt. Dies aber läßt sich nur bei einer durch 3 teilbaren Zahl der Flottillen erreichen, und somit würde eine Verminderung der für notwendig gehaltenen 24 Divisionen sofort eine erhebliche Herabsetzung der Zahl und damit auch der Leistungsfähigkeit unserer Torpedoboote bedeuten.

Der entstehende Mehrbedarf an Personal — 53 Seeoffiziere und 2218 Unteroffiziere und Mannschaften — macht eine Änderung des Flottengesetzes nicht notwendig, da nach § 4 dieses Gesetzes für die Hälfte der vorgesehenen Boote (72) volle Besatzungen und für die andere Hälfte Besatzungsstämme (Maschinenpersonal $^2/_3$, übriges Personal $^1/_2$ der vollen Besatzungen) = 116 volle Besatzungen vorgesehen waren. Die jetzige Forderung beläuft sich dagegen nur auf 99 volle Besatzungen.

Vergleicht man hiermit die englische und die französische Organisation, so kommt man zu dem Resultat, daß, was Einheitlichkeit der Ausbildung und Kriegsbereitschaft anbetrifft, England uns zweifellos nicht nachsteht, während Frankreich durch die starke Inanspruchnahme auch seines Hochseetorpedobootsmaterials für die lokale Küstenverteidigung und durch die verschiedenartige Ausbildung der den heimischen Geschwadern zugeteilten Torpedobootsjäger sich wohl in der Leistungsfähigkeit seiner Torpedoboote im Hochseekampf im Rückstande befindet.

Bei der diesjährigen Neuorganisation der englischen Flotte ist der Ausbildung und Kriegsbereitschaft der Torpedoboote besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Um die Kriegsbereitschaft zu erhöhen, sind die verwendungsfähigen Fahrzeuge in zwei Klassen geteilt: die mit voller aktiver Besatzung in Dienst befindlichen und die Torpedoboote

*) Von den geforderten 144 Booten sind 3 Flottillen zu je 2 Divisionen als Materialreserve ohne Besatzung vorgesehen.

in Reserve mit Stammbesatzung. Letztere haben $^2/_5$ der Besatzung in Reserve, die vollständigen Auffüllungsmannschaften aber in Depots zu sofortiger Verwendung bereit. Die taktische Ausbildung dieser Boote soll so betrieben werden, daß sie möglichst nicht hinter der der aktiv in Dienst befindlichen Boote zurücktritt. In den heimischen Gewässern führt ein Kontreadmiral, dessen Flaggschiff ein kleiner Kreuzer ist, den Befehl über alle im aktiven und Reservedienst befindlichen Torpedobootszerstörer und Boote. Für die Ausbildung der der Atlantikflotte zugeteilten Boote ist der Flottenchef verantwortlich. Die Boote der Mittelmeerflotte werden von dem Chef des dritten Kreuzergeschwaders ausgebildet.

Zur Kanalflotte gehören aktiv in Dienst	3 Divisionen Zerstörer zu je 8 Booten . . . . . =	24	
	Hochseetorpedoboote	21	
in Reserve mit Stammbesatzung	Zerstörer	59	
	Hochseetorpedoboote	21	
	Summe	83	Zerstörer,
	"	42	Hochseetorpedoboote.
Die Atlantikflotte verfügt über	Zerstörer aktiv	6	
	" in Reserve . . .	6	
		12	
	Torpedoboote in Reserve . .	12	
		24.	
Der Mittelmeerflotte sind zugeteilt . .	Zerstörer aktiv	15	
	" in Reserve . . .	7	
		22	
	Torpedoboote in Reserve . .	9.	

Ein Kommentar zu diesen Zahlen erscheint überflüssig.

Frankreich hat für die Verwendung beim Nordgeschwader an Torpedobootsjägern zur Verfügung: 6, im Mittelmeer: 6 = 12 Torpedobootsjäger für Verwendung bei den Geschwadern in den heimischen Gewässern.

Unterseeboote.

In der Denkschrift zum Etat werden die jährlichen Kosten zur Erprobung und Beschaffung von Unterseebooten auf durchschnittlich 5 Millionen Mark veranschlagt. Wie man bei uns den Wert der bisher zur Verwendung gekommenen Unterseeboote kleinen Typs einschätzt, ist durch die abwartende Haltung, die wir gegenüber der Entwicklung des Unterseebootswesens bei anderen Marinen eingenommen haben, hinlänglich bekannt. Auch liegen Erprobungsresultate des durch den diesjährigen Etat genehmigten Unterseebootes noch nicht vor, die imstande wären, dieses Urteil über den Wert des Unterseebootes als Hochseekampfmittel im wesentlichen zu modifizieren. Dagegen zwingt das neuerliche Verhalten der anderen Seemächte in dieser Frage, namentlich der Übergang zu großen Deplacements und die damit verbundene Vervollkommnung der Typen, dem Unterseeboot auch bei uns mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden. Was den bisher zur Erprobung gekommenen Unterseebooten kleineren Tonnengehalts fehlt, sind die Eigen-

schaften, welche sie zu einem geeigneten Hochseekampfmittel machen. Die Betriebsunsicherheit, welche in der englischen Marine in der letzten Zeit so viele Opfer gefordert hat, läßt sich durch technische Verbesserungen und genaues Befolgen der Vorschriften für die Zukunft beseitigen. Dagegen sind die Seetüchtigkeit und der Aktionsradius für längere Fahrten noch immer zu mangelhaft, um den Booten die Möglichkeit zu geben, sich weit von der Küste und der Basis entfernen zu können. Die Seetüchtigkeit und Seeausdauer wird direkt durch die Bewohnbarkeit des geschlossenen Bootes beeinflußt. Die bisher erreichte Maximalzeit des Aufenthaltes im abgeschlossenen Boot beträgt etwa 12 Stunden und ist als zu gering zu erachten, um das Boot für größere Unternehmungen zu befähigen. Erhebliche Deplacementssteigerungen werden diese Verhältnisse verbessern. Bei den heutigen als Neubauten nur noch zur Verwendung kommenden Tauchbooten hängt der Aktionsradius in erster Linie von der Zeitdauer ab, für die das Personal imstande ist, im abgeschlossenen Boot zu verweilen. Und diese Zeitdauer beschränkt den Aktionsradius bei den zur Zeit vorhandenen Geschwindigkeiten auf etwa 100 Seemeilen.

Die Navigierung und das Sehvermögen sind über Wasser beschränkt, unter Wasser sehr unzuverlässig. Diese Schwierigkeiten wachsen bis zum gänzlichen Versagen bei ungünstigen Wetterverhältnissen und bei Nacht. Die augenblicklich vorhandene Tendenz, die Kommandotürme erheblich zu erhöhen, wird vielleicht imstande sein, diese Schwierigkeiten für die Zukunft einzuschränken.

Der Torpedoschuß ist bei untergetauchtem Boot infolge des schlechten Sehvermögens unsicher. Auch diese Unzulänglichkeit wird sich vielleicht durch Verbesserung des Periskops überwinden lassen.

Schließlich sind die bisherigen Konstruktionsgeschwindigkeiten über wie unter Wasser gegenüber den heutigen Schiffsgeschwindigkeiten unzureichend. Dieselben betragen bei den vorhandenen und in der Front befindlichen Typen etwa 10 bzw. 7 Seemeilen.

Anders werden sich dagegen die Verhältnisse bei wesentlicher Deplacementsvermehrung der Boote gestalten, welche in England wie Frankreich als der einzige Ausweg angesehen wird, um die vorstehenden Mängel zum größten Teile zu beseitigen.

England hat zur Zeit 10 Boote des B-Typs im Bau, von denen die ersten bereits fertiggestellt sind. Das Deplacement der Boote ist von 120 auf 300 Tonnen gestiegen; die Boote sollen unter Wasser 10 Stunden lang 9 Seemeilen, über Wasser 14 bis 16 Seemeilen per Stunde laufen können. Der Aktionsradius beträgt angeblich 500 Seemeilen.

Frankreich baut 6 Boote, Typ „Émeraude", von 450 Tonnen und 18 Boote Q 51 bis 69 von angeblich 398 Tonnen Deplacement über und 550 Tonnen unter Wasser als Angriffsboote. Die Boote sollen über Wasser eine Geschwindigkeit von 12 Seemeilen erhalten und voraussichtlich im Aktionsradius der englischen B-Klasse nicht nachstehen.

Diese Tatsache zeigt, daß man in den genannten Marinen hofft, mit einem solchen Deplacement der vielen Schwierigkeiten Herr zu werden und diese Typen für längere Zeit unabhängig von der Basis machen, sie womöglich an der feindlichen Küste verwenden zu können. Damit ist aber auch für die deutsche Marine der Augenblick gekommen, sich energisch mit der Unterseebootsfrage zu beschäftigen. Sie ist durch die

Erfahrungen der anderen Marinen in die glückliche Lage versetzt, nicht mehr mühsam tastend nach einem Typ suchen zu brauchen, der den notwendigsten militärischen Anforderungen entspricht. Die meist fehlgeschlagenen Versuche der Franzosen und zum Teil auch der Engländer mit früheren Typen geben uns eine reale Unterlage, die die Hoffnung rechtfertigt, daß wir mit geringeren Geldopfern für Versuche zur Entwicklung eines für unsere Zwecke brauchbaren Unterseebootstyps gelangen werden. Freilich darf man nie vergessen, daß, wie die Dinge heute liegen, das Unterseeboot immer noch mehr als eine gegen den blockierenden Feind moralisch wirkende, denn als eine reelle Waffe anzusehen sein wird.

Größensteigerung der Schiffe und Torpedoboote.

Linienschiffe.

Es hieße Eulen nach Athen tragen, wollte man sich über die Notwendigkeit einer Größensteigerung unserer Schiffe noch in eine Diskussion einlassen. In England bewegte man sich bereits seit der „Hood"- und „Royal Sovereign"-Klasse (Stapellauf 1891/92) in aufsteigender Tendenz in der Größe der Linienschiffe. Diese Tendenz wurde freilich durch erhebliche Rückfälle in niedrigere Deplacements bei „Renown" (Stapellauf 1895) und der „Vengeance"-Klasse (Stapellauf 1899) unterbrochen, so daß es zur Zeit dieser Bauten den Anschein hatte, als ob die Frage, ob und wie weit sich eine Deplacementssteigerung fortsetzen würde, noch keineswegs als gelöst erschiene. Noch viel drastischer kamen diese Schwankungen bei Frankreich zum Ausdruck, wo sich die Linienschiffsdeplacements von 1893 bis 1899 in einer Grenze von 11 900 Tonnen über 12 300 und 8900 Tonnen auf 12 700 Tonnen bewegten. Erst nach dem Flottengesetz von 1900 wurden Deplacements von 14 870 Tonnen gebaut. Deutschland hat sich in diesem Zeitraum auf einer Deplacementslinie von 10 100 bis 11 800 Tonnen bewegt. Erst mit Beginn dieses Jahrhunderts schien eine stetige Steigerung ohne Unterbrechung von der Entwicklung der Waffentechnik gefordert zu werden. Sie führte in Deutschland zur Steigerung auf 13 200 Tonnen bei der „Braunschweig"-Klasse. Vom Beginn dieses Jahrhunderts bis zu den ersten entscheidenden Seekriegsereignissen des russisch-japanischen Krieges bewegte sich das Linienschiffsdeplacement der führenden Mächte zwischen 15 000 und 17 000 Tonnen, und es wurde vielfach die Ansicht vertreten, daß das Kriterium eines vollwertigen Linienschiffes ein Deplacement von etwa 15 000 Tonnen sei. Es machten sich aber auch schwerwiegende Stimmen unter den Fachmännern Englands bemerkbar, die in den sehr großen Deplacements zu viel auf eine Karte gesetzt glaubten, wenn auch die taktischen Erfahrungen zeigten, daß das größte Deplacement die höchste Kraftkonzentration bedeute und darum kleinerem vorzuziehen sei. Andere wieder sprachen aus finanziellen Gründen dagegen.

So waren die Ansichten über die immer brennender werdende Deplacementsfrage bei Beginn des ostasiatischen Seekrieges nicht nur in England, sondern auch in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Frankreich und Deutschland geteilt, als aus den Kriegsereignissen allgemein und bei allen Seemächten die Lehre gezogen wurde, daß in den beiden Seegefechten am 10. August 1904 und bei Tsushima die schwere Artillerie den Ausschlag gegeben hätte und daher auf allen neuen Typen mehr als bisher der Zahl nach in den Vordergrund treten müsse, und daß die artilleristische Feuerüberlegenheit

ausschlaggebend für den Ausgang des Kampfes sei, woraus eine große Zahl schnellfeuernder Geschütze resultiert.

In der Tat waren ja alle Deplacementssteigerungen der Linienschiffe des letzten Jahrzehnts vorwiegend durch den Kampf zwischen Artillerie und Panzer veranlaßt worden. Als man mit der Steigerung der Mittelartillerie über das 15 cm-Geschütz hinaus begann, weil dieses Kaliber nicht mehr den ihm zugewiesenen Panzer auf mittlere und nahe Entfernungen zu durchschlagen vermochte, als anderseits die immer mehr zunehmende Panzerfläche dem reinen Granatfeuer immer weniger Aussichten zu bieten schien, war eigentlich der Weg für eine stetige Deplacementssteigerung schon gewiesen. Es begann bei fast allen größeren Marinen eine mehr oder weniger schnelle Annäherung des Mittelartilleriekalibers an das der schweren Artillerie, anfangs unter Beibehaltung des 15 cm als Granatgeschütz, später unter teilweiser Aufgabe desselben.

Seemacht	Typ 1904 (letzter Typ vor dem Krieg):			
	Name	Deplacement	Geschwindigkeit	Armierung (schwere u. Mittelartillerie)
		Tonnen	Seemeilen	
England 1904 bewilligt	„Agamemnon", „Lord Nelson"	16 760	19	vier 30,5 cm, zehn 23,4 cm
Frankreich 1904 in Bau	„Vérité"	14 870	18	vier 30,5 cm, zehn 19,4 cm
Vereinigte Staaten 1904 bewilligt	„New Hampshire"	16 300	18	vier 30,5 cm, acht 20,3 cm, zwölf 17,8 cm
Deutschland 1904 bewilligt	„O", „P"	13 200	18	vier 28 cm, vierzehn 17 cm
Japan 1904 bewilligt	„Katori", „Kashima"	17 270	18,5	vier 30,5 cm, vier 25,4 cm, zwölf 15 cm

Seemacht	Typ 1905 (Projekt nach dem Krieg):			
	Name	Deplacement	Geschwindigkeit	Armierung (schwere u. Mittelartillerie)
		Tonnen	Seemeilen	
England	„Dreadnought"	etwa 19 000	21	zehn 30,5 cm
Frankreich	Geplante Neubauten für 1906	18 000	19	vier 30,5 cm, zwölf 24 cm
Vereinigte Staaten . . .	„Michigan", „South Carolina"[1]	17 000	20	vier 30,5 cm, ? 25,4 cm
Deutschland (1906) . .	„S"-Klasse (geplant)	etwa 18 000	—	—
Japan	„Kurama"	etwa 19 000	—	Angeblich: vier 30,5 cm, zwölf 25,4 cm, zwölf 12 cm

[1]) Ursprünglich geplant, Bau bis 1906 verschoben, Deplacement soll auf 18 000 Tonnen erhöht werden.

Das Hinausschieben der Nahgefechtsentfernung infolge der wachsenden Torpedoschußweite, die mit den rasanteren Kalibern und anderen technischen Vervollkommnungen zunehmende Bedeutung des Kampfes auf große und mittlere Entfernungen waren Momente, die den Prozeß beschleunigten. Die Ergebnisse des letzten Krieges sind für die Richtigkeit der Grundzüge dieser Friedensentwicklung eigentlich nur eine Bestätigung gewesen, und die Bedeutung der artilleristischen Feuerüberlegenheit für den Ausgang des Kampfes drängt auf Vermehrung der Zahl der schweren Geschütze hin. Daraus aber folgt notwendig eine weitere beträchtliche Deplacementsvermehrung der Linienschiffe.

In welcher Weise die größeren Seemächte vorgegangen sind, zeigt vorstehende Übersicht. Man ersieht daraus zur Evidenz, wie notwendig es für Deutschland ist, sein Deplacement so zu steigern, daß es sich mit seinem Typ in allen Gefechtsfaktoren den anderen Seemächten an die Seite stellen kann.

Große Kreuzer.

Nicht weniger dringlich ist für Deutschland eine Deplacementserhöhung der großen Kreuzer.

Die Entwicklungsgeschichte dieses Schiffstyps war nach vielem Umhertasten in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts eigentlich erst um die Jahrhundertwende in ein bestimmtes Stadium getreten, als der Begriff des großen Kreuzers infolge der technischen Entwicklung der Artillerie und des Bedürfnisses nach Panzerschutz identisch wurde mit dem des Panzerkreuzers. Mit diesem Augenblick erst setzt, von wenigen Ausnahmen des vorigen Dezenniums abgesehen, die gewaltige Größensteigerung ein, die ein Charakteristikum für alle Schiffstypen dieses Jahrhunderts ist.

Wie das Linienschiff, so findet auch der große Kreuzer seine Begründung in der Geschichte. Die Segelschiffszeit des 18. Jahrhunderts hatte bereits beide Typen in einer langen Kriegsepoche in dem 74- bis 120-Kanonen-Schiff und in der Fregatte von 40 Kanonen bis zu einer gewissen Vollendung herausgebildet. Ersteres war die Verkörperung der Kampfkraft, bei welcher die Geschwindigkeit in den Hintergrund trat. Die Fregatte diente vermöge ihrer überlegenen Geschwindigkeit und Beweglichkeit dem Aufklärungs- und Nachrichtendienst; ihre Kampfkraft konnte umsomehr in den Hintergrund treten, als ihr ein Fühlunghalten am gegnerischen Gros infolge der geringen Schußweiten der Geschütze ohne Schwierigkeiten möglich war, ohne sich in einen Kampf mit demselben einlassen zu müssen. Ihre Entwicklung wurde somit lediglich von dem Vorgehen der einzelnen Seemächte in diesem Typ bestimmt, und es ist bezeichnend für die Stetigkeit, daß die englischen Fregatten in einem Zeitraum von 26 Jahren keine nennenswerten Änderungen erfuhren.

Der moderne große Kreuzer, wie er unter Englands Führung seit Mitte der 80er Jahre herausgebildet wurde, hat sich trotz vieler Schwankungen im Deplacement das Charakteristikum der Fregatte, Herausbildung der Geschwindigkeit und, was heute gegen früher neu hinzutritt, der Seeausdauer, auf Kosten der übrigen militärischen Faktoren durchaus bewahrt, aber ein zweites Moment wurde für seine Größensteigerung, wenigstens in England und Frankreich, bestimmend. In Frankreich hatte sich in den ersten Phasen der Kreuzerentwicklung die Idee vom Kreuzerkrieg, als dem für Frankreich im Hinblick auf England erfolgreichsten Mittel des Seekrieges, herausgebildet,

und sie beeinflußt bis auf den heutigen Tag mit wechselndem Erfolge die Marinepolitik der Regierung. Es begann zwischen beiden Ländern ein Wettkampf im Kreuzerbau und in der Entwicklung des Typs; außer in der Geschwindigkeit und dem Aktionsradius suchte man sich gegenseitig in der Stärke zu überbieten. Es waren nicht mehr die rein militärischen Aufgaben des Aufklärungsdienstes für die Typenbestimmung allein maßgebend, sondern vorwiegend die Verwendung des Typs im Handelskrieg. Daraus mußte sich notwendigerweise ein Deplacementswettkampf entwickeln, der den großen Kreuzer, besonders, nachdem er durch die Artillerieentwicklung zum Panzerkreuzer geworden war, zeitweise über die Größe der zeitgenössischen Linienschiffe erhob. Ein typisches Beispiel hierfür ist bei England die „Drake“-Klasse (Stapellauf 1901) mit 14 320 Tonnen gegenüber der „Duncan“-Klasse (Stapellauf 1901) mit 14 220 Tonnen und in Frankreich „Jeanne d'Arc“ (Stapellauf 1899) mit 11 270 Tonnen gegenüber dem als Linienschiff kaum vollwertigen „Henri IV.“ mit 8950 Tonnen.

Diese Entwicklung hat zur Folge gehabt, daß heute der große Kreuzer unter Wahrung seiner Kreuzereigenschaften, der Geschwindigkeit und des Aktionsradius als wichtigster Faktoren eine derartige Gefechtsqualität besitzt, daß neben seiner Ver-

Seemacht	Bewilligung 1904:				
	Name	Zahl	Deplacement	Geschwindigkeit	Armierung (schwere u. Mittelartillerie)
			Tonnen	Seemeilen	
England	„Minotaur“	3	14 800	23	vier 23,4 cm, zehn 19 cm
Frankreich	„Edgar Quinet“	1	13 700	23	vier 19,4 cm, zwölf 16,5 cm
Vereinigte Staaten . . .	„Montana“	2	14 500	22	vier 25,4 cm, sechzehn 15 cm
Japan	—	—	—	—	—
Deutschland	„C“	1	11 500	22,5	acht 21 cm, sechs 15 cm

Seemacht	Bewilligung 1905 bzw. Projekt 1906:				
	Name	Zahl	Deplacement	Geschwindigkeit	Armierung (schwere u. Mittelartillerie)
			Tonnen	Seemeilen	
England	„Invincible“	4	etwa 15 000	25	—
Frankreich	„Waldeck-Rousseau“	1	13 700	23	vier 19,4 cm, zwölf 16,5 cm
Vereinigte Staaten . . .	—	—	—	—	—
Japan	„Satsuma“, „Tsukuba“, „Ikoma“	3	unbekannt	unbekannt	Angeblich: zwei 30,5 cm, zehn 20,3 cm
Deutschland	„D“, 1905 bewilligt	1	11 500	22,5	acht 21 cm, sechs 15 cm
	Projekt 1906	1	etwa 15 000	—	—

wendung im eigentlichen Kreuzerdienst auch eine Brauchbarkeit in der Schlacht in viel ausgedehnterem Maße als früher sich herausgebildet hat. Freilich darf man nie so weit gehen, ihn als notdürftigen Ersatz zur Ausfüllung einer Lücke in der Schlachtschiffslinie anzusehen. Das hieße, seine Kampfkraft überwerten, den Wert seiner Geschwindigkeit aber unterschätzen, seine Eigenschaften also falsch einschätzen. Dagegen wird er bei voller Bewegungsfreiheit an den Flügeln der eigenen Linie entweder zur Bindung der gegnerischen Panzerkreuzer dienen oder bei zahlenmäßiger Überlegenheit, und in größerer Zahl verwendet, zur Beeinflussung der Handlungsweise der gegnerischen Linie beitragen können in einer Art, die ihn zu einem taktischen Faktor in der Schlacht macht.

Das Vorgehen Englands und Frankreichs aber in der Entwicklung des Typs zwingt notwendigerweise alle übrigen größeren Seemächte zum Folgen, die Vereinigten Staaten haben in der „Westvirginia"- und „Tennessee"-Klasse den Schritt zu den großen Kreuzerdeplacements getan, Deutschland ist bisher zurückgeblieben. Einen Vergleich zeigt vorstehende Tabelle.

Kleine Kreuzer.

Für den kleinen Kreuzer ist die Geschwindigkeit die Waffe, die ihm bei der Verfolgung durch feindliche große Kreuzer die Aussicht auf Entkommen gibt. Sie muß ihn auch zugleich befähigen, mit den eigenen großen Kreuzern im Aufklärungsdienste mitzuhalten. Je mehr somit die Geschwindigkeit der großen Kreuzer gesteigert wird, umsomehr muß man in diesem Faktor auch bei den kleinen Kreuzern folgen. Da der Geschwindigkeitsverlust in grober See aber erheblich bei kleinen Deplacements zunimmt, so wird stets ein gewisser Geschwindigkeitsüberschuß über die großen Kreuzer bei den kleinen vorhanden sein müssen. Diese Forderung wird in Zukunft, wenn auch in geringen Grenzen, auch bei dieser Klasse zu einer Deplacementssteigerung zwingen. Noch eine andere Überlegung wirkt darauf hin: Der kleine Kreuzer ist auch zugleich ein sehr brauchbarer Antitorpedobootstyp, wenn seine Geschwindigkeit ausreicht, die Boote verfolgen zu können. Es ist dabei nicht unbedingt erforderlich, daß seine Geschwindigkeit gleich der Konstruktionsgeschwindigkeit der Boote ist. Das würde bei den Deplacementsgrenzen, in denen sich der kleine Kreuzer nur halten darf, eine unmögliche Forderung sein. Man darf bei dem geringen Deplacement der Torpedoboote nicht vergessen, daß ihre konstruktive Maximalgeschwindigkeit außer bei Probefahrten nie wieder erreicht, wohl aber erheblich unterschritten wird.

Torpedoboote.

Es ist selbstverständlich, daß die allgemeine Vergrößerungstendenz der Typen die Torpedobootsdeplacements nicht unberührt läßt. Wie in allen anderen Typen müssen wir uns auch hier den anderen größeren Seemächten gewachsen halten. England baut gegenwärtig Torpedobootszerstörer von etwa 600 bis 700 Tonnen Deplacement und einer Geschwindigkeit von 33 bis 35 Knoten, außerdem einen Versuchstorpedobootszerstörer, dessen Deplacement noch nicht genau bekannt ist, der angeblich aber 36 Knoten Geschwindigkeit erhalten soll. Es ist anzunehmen, daß dieser Typ, wenn er sich bewährt, als Antitorpedobootstyp in der englischen Marine eingeführt wird. Demgegenüber dürfen auch wir nicht zögern, die bisherige Geschwindigkeit unserer Boote zu erhöhen.

Es spricht dafür auch die allgemeine Geschwindigkeitserhöhung der anderen Typen, der die Torpedoboote folgen müssen, wenn sie taktisch verwendbar bleiben sollen. Noch eine andere Überlegung aber zwingt zu einer Deplacementserhöhung: Im russisch-japanischen Kriege haben sich besonders häufig Artilleriegefechte zwischen Torpedobooten abgespielt. Wenn man nun auch der Verwendungsart der Boote auf russischer Seite keineswegs beipflichten kann, so werden Artilleriekämpfe von Torpedobooten untereinander doch in Zukunft sehr häufig vorkommen. Eine Verstärkung der deutschen Torpedobootsartillerie erscheint somit im Hinblick auf die starken Armierungen anderer Nationen unausbleiblich.

Durch die Größensteigerung der Schiffe und Torpedoboote erwachsen:

a. Mehrkosten im Jahre 1906:

Die Preise der im Etat 1906 geforderten Schiffe betragen:

	Millionen Mark:	Steigerung gegen den Etat 1905: Millionen Mark:
Für ein Linienschiff	36,50	+ 12,22
„ einen großen Kreuzer . . .	27,50	+ 8,33
„ „ kleinen „ . . .	6,38	± 0
„ eine Torpedobootsdivision .	8,87	+ 1,66

b. Personalvermehrung infolge Typenvergrößerung.

Es ist selbstverständlich, daß der Besatzungsetat größerer Deplacements steigen muß. Die Denkschrift zum Etat führt als Steigerung

140 Seeoffiziere und 7514 Unteroffiziere und Mannschaften

an. In welcher Weise sich bei den verschiedenen Serien und Schiffsklassen bereits in den letzten Jahren eine Steigerung vollzogen hat, zeigt folgende Übersicht:

Klasse (Baujahr)	Besatzung Offiziere	Besatzung Mannschaften	Zusammen	Steigerung gegen die Vorklasse
1. Linienschiffe.				
„Baden" (1875)	19	411	430	—
„Brandenburg" (1889)	22	557	579	149
„Kaiser Friedrich III." (1897) . . .	25	653	678	99
„Wittelsbach" (1899)	25	660	685	7
„Braunschweig" (1902), „Deutschland" (1904)	27	705	732	47
Geplant „Ersatz Bayern" (1906) . .	28	832	860	128
				Summe 430
2. Große Kreuzer.				
„Kaiserin Augusta" (1888)	19	413	432	—
„Freya" (1895)	21	452	473	41
„Fürst Bismarck" (1896)	23	560	583	110
„Prinz Adalbert" (1900)	23	576	599	16
„Roon" (1902)	23	597	620	21
„C", „D" (1904)	24	713	737	117
„E" (1906) (geplant)	24	767	791	54
				Summe 359

Klasse (Baujahr)	Besatzung Offiziere	Besatzung Mannschaften	Zusammen	Steigerung gegen die Vorklasse
3. Kleine Kreuzer.				
„Bussard" (1889)	9	151	160	—
„Nymphe" (1899)	13	249	262	102
„Arkona" (1901)	14	266	280	18
„Hamburg" (1903)	14	284	298	18
„Ersatz Meteor" (1905)	14	293	307	9
				Summe 147
4. Torpedoboote.				
„S 1" bis „S 65"	1	15	16	—
„S 66" bis „S 73"	1	20	21	5
„S 74" bis „S 87" „G 88" und „G 89"	1	23	24	3
„S 90" bis „S 107" „G 108" bis „G 115" „S 114" bis „S 131"	2	53	55	31
„S 132" u. f.	2	65	67	12
				Summe 51

Man ersieht daraus, daß der Mehrbedarf an Personal infolge der geplanten Größensteigerung nicht über das hinausgeht, was auch in früheren Jahren bei Typenvergrößerungen sich als notwendig herausstellte. Wenn man aber bedenkt, daß ein Schiff erst durch eine volle und leistungsfähige Besatzung zur Entfaltung der ganzen ihm innewohnenden Kraft kommt, und daß jede, auch die geringste Ersparnis in dieser

	Deplacement in Tonnen	Besatzung		Deplacement in Tonnen	Besatzung
England:			**Frankreich:**		
Linienschiff „Canopus"	13 160	750	Linienschiff „République"	14 870	793
Große Kreuzer „Kent"	9 950	680	Großer Kreuzer „Montcalm"	9 510	565
„Drake"	14 320	868	—	—	—
Kleiner Kreuzer „Diamond"	3 050	296	Kleiner Kreuzer „Protet"	4 100	399
Vereinigte Staaten:			**Deutschland:**		
Linienschiff „Idaho"	13 000	719	Linienschiff „Deutschland"	13 250	732
Große Kreuzer „St. Louis"	9 850	671	Große Kreuzer „Roon"	9 550	620
„Montana"	14 500	857	„E" (geplant)	etwa 15 000	791
Kleiner Kreuzer „Albany"	3 800	356	„Hamburg"	3 250	298

Beziehung sich im Ernstfalle bitter rächt, so sollte am wenigsten in diesem Punkte beschränkt und eingeengt werden. Denn nicht die Schiffe sind es, die kämpfen, sondern die Menschen, die sie beseelen.

Ein Vergleich mit den Besatzungsetats einiger fremder Schiffstypen soll schließlich noch zeigen, daß wir uns keineswegs mit unserer Personalbesatzung auf einer oberen Linie, sondern meistens unter dem Durchschnitt fremder gleichwertiger Typen bewegen. (Siehe vorstehende Tabelle.)

Natürlich ist dieser Vergleich mit äußerster Vorsicht zu gebrauchen, er kann nur einen Anhalt geben, denn es läßt sich schon aus den ganz verschiedenen Besatzungsziffern annähernd gleichwertiger Schiffe erkennen, daß noch andere Momente als nur die Schiffsgröße für die Höhe der Personalziffer maßgebend sind. Solche Momente sind die Zahl der Kessel, Größe der Maschinen und die daraus resultierende Geschwindigkeit, ferner die verschiedenen Maschinensysteme; drei Maschinen verlangen mehr Personal als zwei und zwar ungefähr im Verhältnis von 3 : 2. Schließlich sind die Zahl, Größe und der Mechanismus der Geschütze von Einfluß.

Vermehrung des Personals zur besseren Ausnutzung der Artillerie.

Es findet in der Denkschrift noch eine Position Erwähnung, in welche 90 Offiziere und 1907 Unteroffiziere und Mannschaften als Mehrbedarf zur besseren Ausnutzung der Artillerie eingestellt sind. Diese Position wird damit begründet, daß die Treffsicherheit und Feuergeschwindigkeit unserer Schiffsartillerie gesteigert werden müsse, und dazu in erster Linie mehr Personal notwendig sei. Welche Bedeutung die Schnelligkeit und Sicherheit des Treffens für den Ausgang der Schlacht hat, braucht hier nicht näher erörtert zu werden, alles hängt davon ab, wer zuerst die Feuerüberlegenheit über den Gegner erringt; ihm fällt der Sieg zu. Die japanische Artillerie in der Schlacht bei Tsushima ist das beste Beispiel hierfür. Sie entschied die Schlacht in ungefähr 45 Minuten und brachte in dieser Zeit ein Schiff zum Sinken. England legt bei seiner Schießausbildung einen besonderen Wert auf diese beiden Faktoren und ist darin zweifellos den meisten anderen Seemächten voraus. Schnelligkeit des Schießens aber bedingt neben vorzüglicher Ausbildung der einzelnen Geschützenummern eine hohe Bedienungsmannschaft, damit die Arbeitsteilung bis ins Kleinste durchgeführt werden könne. Die Treffsicherheit wird durch gute Leitung der die Geschütze kommandierenden Offiziere und gute Ausbildung des Richtpersonals erzielt. Die Leitung ist bei den sich immer weiter hinausschiebenden Entfernungen, auf denen bereits ein Erfolg erzielt werden soll, heute schwieriger als früher; sie erfordert namentlich mehr Offizierpersonal, als wir es für diesen Zweck bisher zur Verfügung hatten, und zwar pro Schiff einen Offizier mehr. Das Mehr an Bedienungspersonal kommt hauptsächlich für die mittleren und leichten Geschütze in Betracht, bei denen wir bisher andern Marinen gegenüber im Rückstande waren.

Gesamtvermehrung des Mannschaftspersonals für 1906 bis 1917.

Auf Grund der Festsetzungen des Flottengesetzes sind in den Jahren 1901 bis 1905 durchschnittlich je 2113 Köpfe bei den Matrosen- und Werftdivisionen und den Torpedoabteilungen angefordert worden, nämlich:





China Station.
Hogue
Sutlej
Diadem
Andromeda
4 kleine Kreuzer.
Powerful
Challenger
6 kleine Kreuzer.
Olympia
Gueydon

Etatjahr	1901	1902	1903	1904	1905
Personalvermehrung bei den Matrosen- und Werftdivisionen sowie Torpedoabteilungen	2103	2102	2142	2109	2108
	Im Durchschnitt: 2113 Köpfe.				

Nach den neuen Berechnungen zum Flottengesetz beträgt die durchschnittliche Vermehrung 2340 Köpfe jährlich. Gegen den Durchschnitt der letzten 5 Jahre bedeutet dies ein Mehr von 227 Köpfen jährlich; die Steigerung der Personalvermehrung und der jährlichen Rekruteneinstellung ist also nicht nennenswert höher als in den Jahren 1901 bis 1905. Dieselbe Vermehrungsziffer wird bis zum Jahre 1917 voraussichtlich beibehalten werden können.

Marineetat 1906.*)

Zum Schluß seien noch einige Gesamtziffern des Marineetats 1906, so wie er vom Bundesrat genehmigt ist, hier angeführt. Sie sind zwar schon durch den „Reichsanzeiger" bekannt geworden, werden aber dennoch in diesem Zusammenhange interessieren:

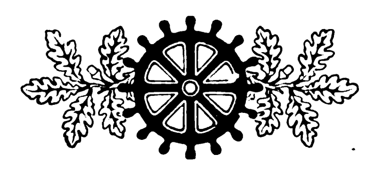
Ordentlicher Etat.	Millionen Mark:	Steigerung gegen den Etat 1905: Millionen Mark:
Fortdauernde Ausgaben	112,70	+ 7,75
Einmalige Ausgaben	88,69	+ 7,14
Summe .	201,39	+ 14,89
Außerordentlicher Etat .	51,47	+ 4,54
Gesamtsumme des Etats	252,86	+ 19,43

Nach der Art der Ausgaben setzt sich der Etat 1906 folgendermaßen zusammen:

	Millionen Mark:	Steigerung gegen den Etat 1905: Millionen Mark:
Fortdauernde Ausgaben	112,70	+ 7,75
Schiffbauten und Armierungen .	109,20	+ 7,64
Sonstige einmalige Ausgaben .	30,96	+ 4,04
Gesamtsumme des Etats	252,86	+ 19,43

*) Die Kosten für die Zentralverwaltung in Kiautschou in Höhe von 102 000 Mark und der Betrag für den Ersatz einer Küstenbatterie an der unteren Weser in Höhe von 500 000 Mark, der von Bremen zu zahlen ist, und welchem in den Einnahmen ein gleicher Betrag gegenübersteht, fehlen.

Vth.



Grundlegende Artilleriefragen für die Armierung von Schiffen.

Von Oberst z. D. W. v. Scheve.

Die Armierung richtet sich nach der Wirksamkeit der Geschützkaliber, welche diese am Ziele auszuüben haben. Sie ist demgemäß von der Beschaffenheit des Zieles abhängig. Es kommt die Wirksamkeit gegen Linienschiffe, Panzerkreuzer und Torpedoboote vornehmlich in Betracht. Für die Armierung neuer, kampfkräftiger Schiffe ist als Ziel die Ausdehnung und Stärke der Panzerung bei den modernsten Schiffen und für die geplanten Neubauten in Rücksicht zu ziehen.

Die Wirksamkeit setzt sich aus der Wirkung der einzelnen Treffer und aus der zu erwartenden Zahl an Treffern zusammen. Die Kriegserfahrung vermag hinsichtlich der Wirksamkeit den maßgebendsten Aufschluß zu geben, hieran hat sich die wissenschaftliche Bestimmung den Grundlagen für die Wirkungskraft und Treffbarkeit gemäß anzuschließen, praktisch angelegte Versuche müssen zur Ergänzung dienen. Die praktischen Ergebnisse reichen allein nicht aus, sie müssen in verschiedenem Sinne durchforscht werden, die Artillerielehre muß zur Entscheidung über manche grundlegenden Fragen in dem erforderlichen Umfange herangezogen und dabei auch gefördert und weiter ausgebildet werden.

Zu diesen Fragen gehören die Geschoßfrage, die Pulverfrage, die Dauerhaftigkeit der Geschützrohre und der anwendbare Leistungsmaßstab.

Des Vergleiches halber muß man von einem einheitlich durchgeführten Geschütz- und Geschoßsystem ausgehen, und zwar einem solchen, das dem Kalibergesetz entsprechend gebildet ist. Daran reiht sich die Beurteilung des Durchschlagsvermögens gegen den zur Anwendung kommenden Panzer, speziell mit den neuartigen Geschossen. Hiernach und mit Rücksicht auf die so stark gewachsenen Kampfentfernungen ist die gesetzmäßige Größe des Einflusses erneut in Rechnung zu ziehen, welche die Wahl leichter oder schwererer Geschosse für die Kaliber bedingt, denen besonders die panzerbrechende Wirkung zufällt. Ob bei einem gleichbleibenden Geschoßgewicht etwa eine Kaliberherabsetzung angezeigt sein könnte, wird zu erwägen sein.

Die Ausübung einer Wirkung am Ziele kommt überhaupt erst durch das Treffen zustande. Bis zu welchem Verhältnis die Zahl der Treffer zur Zahl der auf das Ziel abgegebenen Schüsse nach verschiedenen Vorbedingungen wohl zu gelangen vermöchte, welchen Einfluß Rasanz, Streuung, Meßfehler, Ausbildung und Schießverfahren gewinnen, welche Trefferzahl auf die verschieden geschützten Zielteile gelangen mag, wie auf große Entfernungen die noch anwendbare Schnelligkeit des Schießens und das verschiedene Maß der Zielannäherung, die Schnelligkeit der Entfernungsänderung von Schuß zu Schuß einwirkt, dies alles sind einflußreiche Fragen, welche Berücksichtigung verlangen, um mehr als bisher noch Aufschluß darüber zu gewinnen, in welchem Grade einzelne Kaliberausführungen auf Vorteile zu rechnen haben. Im Rahmen dieses Aufsatzes kann natürlich so manches nur in beschränkter Weise zur Erörterung gelangen.

Die Bedeutung des Fernfeuers

ist als eine über alle früheren Erfahrungen und Spekulationen weit hinausgehende durch den russisch-japanischen Seekrieg erwiesen worden. Auf ungefähr 10 000 m Schußweite soll gegen den Panzerkreuzer „Rurik“ — allerdings nur bei etwa gleichbleibender Entfernung — einmal ein wichtiger Erfolg erzielt worden sein. In der Seeschlacht von Tsushima eröffneten jedoch die kriegserfahrenen Japaner ihr Feuer erst auf 6000 m; es ist anzunehmen, daß sie unter den obwaltenden Verhältnissen diese Entfernung erst für genügend wirksam erachteten. Infolge des großen Anwachsens der Schußweiten im Kampfe und wegen der Erhöhung der inzwischen verbesserten Torpedoschußweiten, welche etwa 3000 m erreichen, ist in verschiedenen Marinen die Meinung stark zur Geltung gekommen, daß nur noch die schwersten Kanonen von 30,5 cm = 12 Zoll Kaliber oder neben diesen noch solche von 25,4 cm = 10 Zoll Kaliber als Kampfgeschütze genügend zweckentsprechend seien; daneben sollen nur noch leichte Geschütze bis zum 12 cm-Kaliber hinauf zur Torpedobootsabwehr aufgestellt werden.

Japan selbst baut ein Linienschiff von 19 000 Tonnen Größe, das angeblich mit vier 30,5 cm-, zwölf 25,4 cm- und zwölf 12 cm-Kanonen armiert werden soll. In England werden für die auf Stapel gelegte „Dreadnought“ bei etwa 19 000 Tonnen Größe als Artillerie scheinbar zehn 30,5 cm-Kanonen und leichte Geschütze in Betracht gezogen, nachdem dort der vom italienischen Chefkonstrukteur Oberst Cuniberti als erstem gemachte Vorschlag, zwölf der wirksamsten 30,5 cm-Kanonen und daneben nur leichte Geschütze aufzustellen, große Beachtung gefunden hat. Es spricht dort wahrscheinlich die Erwägung mit, ob unter Beibehaltung der vorderen und hinteren Doppeltürme in der Breitseite nur das Einzelturmsystem oder eine Kombination desselben mit einem Doppelturm anwendbar zu machen ist. In Nordamerika scheint man darauf auszugehen, zwölf schwerste Geschütze von 30,5 cm-Kaliber zur Anwendung zu bringen. Frankreich will nun zu vier schwersten 30,5 cm-Kanonen und zwölf der eben durchkonstruierten, sehr leistungsfähigen 24 cm-Kanonen übergehen. Es steht vor allem in Frage: Welche Zusammensetzung der Armierung an schweren Geschützen wird durch die Aufgaben derselben bedingt: 1. Welche Kaliber sind genügend wirksam, um diesen Aufgaben zu entsprechen; 2. inwieweit kann die Wirksamkeit einiger Kaliber gesteigert werden; 3. sind ein oder zwei schwere Kaliber zu verwenden und 4. wie ist das für die Gesamtarmierung überhaupt verfügbar zu machende, gleich groß anzunehmende Gewicht bestens auszunutzen? — Auf große Entfernungen, über 6000 m, steht die Granatwirkung im Vordergrunde; von 6000 m abwärts tritt mehr und mehr die hochgesteigerte Panzerdurchschlagskraft in den Vordergrund, wenn auch ein wirksames Granatfeuer von einem Teil der Geschütze noch weiter zu unterhalten sein wird, besonders wenn die Verhältnisse so liegen, daß noch kein ausreichender Erfolg der Granatwirkung eingetreten ist.

Die Kriegserfahrungen zeigen, daß einzelne 20 cm-Granattreffer von etwa 2 Zentner Geschoßgewicht eine namhafte Wirkung ausgeübt haben. Für eine hinreichende Wirkung des Granatfeuers verspricht ein Kaliber von 20 cm aufwärts also sicher schon einen Erfolg. Unsere 21 cm-Kanone ist ein Geschütz mit sehr bedeutender Granatwirkung (die Zerstörungskraft der 21 cm-Granaten ist auch im Festungs-

kriege schon 1870/71 und schon bei 80 kg Geschoßgewicht als eine sehr hohe bekannt), weil das Material gründlich dabei zerstört wird. Ferner ergeben die Tabellen in dem hochbedeutsamen Aufsatz „Artillerie und Panzer“ im „Nauticus“ 1905, auf Seite 155 und 156, sowohl beim Salven- wie beim Schnellfeuer für das 21 cm-Kaliber ein etwas günstigeres Verhältnis nach der absoluten Trefferzahl, als für das Gesamtgewicht der Treffer im Vergleich zu den schwereren Geschützen. Dennoch wird bei dem ausgedehnteren und stärkeren Panzerareal der künftig das Ziel bildenden neuen Schiffe noch genauer zu untersuchen sein, ob die für dieses Kaliber verwundbar gebliebenen Flächen schon zu kleine werden. Um zu beurteilen, ob damit dieses oder ein stärkeres Kaliber verwendbarer ist, muß in den Kalibervergleich eingetreten werden, welcher eine sehr wichtige Grundlage für viele Artilleriefragen bildet.

Kalibervergleich.

Bei einem einheitlichen Geschütz- und Geschoßsystem sollen alle Geschütze, in Kalibern ausgedrückt, von gleicher Rohrlänge sein und eine gleichmäßig hohe Anfangsgeschwindigkeit haben, wobei die Gewichte der Geschützrohre wie der Geschosse — jede Sorte für sich gerechnet — dem **Kalibergesetz** folgen müßten. Dies besagt, daß die Rohrgewichte und die bezüglichen Geschoßgewichte sich wie die dritten Potenzen der Kaliberdurchmesser verhalten. Legt man das 12zöllige Geschoß von 30,48 cm Durchmesser mit 385,5 kg Geschoßgewicht zugrunde, so müßte bei streng durchgeführtem System das 6zöllige Geschoß von halbem Durchmesser $(1/2)^3$ oder $1/8$ von 385,5 kg, gleich 48 kg wiegen. Beim englischen und amerikanischen System erreicht die 6zöllige Granate mit 45,4 kg dies nicht ganz, während sonst nur geringe Abrundungen auf Hunderte von englischen Pfunden vorliegen. Zum Vergleich mit den deutschen Geschützen wird das Kruppsche System herangezogen, da die neueren, in der deutschen Marine eingeführten Geschoßgewichte nicht bekannt sind, nur waren beim 24 cm-Kaliber sehr leichte Stahlgeschosse noch vor wenigen Jahren gebräuchlich, und in Weyers Taschenbuch ist bei der 28 cm-Kanone ein solches von 240 kg, bei der 17 cm-Kanone von 60 kg verzeichnet, was dem Kalibergesetz nicht Folge leistet. Als Grund kann man nur gelten lassen, daß die Geschosse hinter dem Normalgewicht zurückgeblieben sind, um höhere Anfangsgeschwindigkeiten zu ergeben.

In der Kalibertabelle sind weiter unter b nach den Kruppschen älteren leichten und den neueren schwersten Geschossen diejenigen Geschoßgewichte aufgeführt, welche, nach dem Kalibergesetz berechnet, dem 385,5 kg-Geschosse des 30,5 cm-Kalibers hier entsprechen würden, sie mögen als mittlere bezeichnet werden. Dann folgen die Angaben für ein um 10 Prozent im Geschoßgewicht gesteigertes System. Da die Anfangsgeschwindigkeiten in jedem einzelnen kalibermäßigen Geschoßsystem gleich sein sollen, so müssen auch die lebendigen Kräfte an der Mündung dem Kalibergesetz folgen. (Kleine Unterschiede treten bei nicht ganz gleichmäßig vorkommenden Widerständen im Rohrinnern auf.) Die lebendige Kraft an der Mündung in Metertonnen gibt erst den rechten Maßstab für die von dem **Geschütz** zu verlangende Anfangsleistung; gleichgültig ist zunächst dafür, ob die Geschosse leichte, mittlere oder schwere seien, wenn nur die gleiche Kraftleistung erzielt ist. Zeile 7b der Tabelle kann für eine mittlere Leistung moderner Frontgeschütze in Betracht gezogen werden; die

Leistung des 30,5 cm-Kalibers liegt hierbei zwischen dem französischen und englischen schon erreichten Wert; für die anderen Geschütze ist sie nach dem Kalibergesetz bemessen. Man wolle die deutschen Werte für die eigenen Frontgeschütze (unter 7a) hinzufügen und hiermit in Vergleich stellen. Unbillig wäre es freilich, von kürzeren bzw. kalibermäßig leichteren Rohren dieselbe Leistung verlangen zu wollen, doch darf man sich darum trotzdem nicht zufrieden geben, sondern muß vielmehr unter Übergang zu längeren Rohren (von L/45) diesen auch kein wesentlich schwächer bemessenes Gewicht als den

Kalibertabelle.

a) Englische und amerikanische Geschosse.

Kaliber in Zoll:	12	10	9,2	8	7,5	6
Durchmesser . . . . cm	30,48	25,4	23,37	20,3	19	15,24
Kubisches Verhältnis	1	0,58	0,45	0,30	0,244	0,125
Nach Kalibergesetz . . . . kg	385,5	223	174	114	94	48
In Gebrauch . . . . kg	385,5	227	173	114	91	45,4

b) Angaben für Geschosse deutscher Art und Vergleichstabelle I für die Geschützleistungen.

Kaliber in cm:	30,5	28	24	21	17	15
Durchmesser cm:	30,48	28	24	20,93	17,26	14,91
1. Kubisches Verhältnis	1	0,775	0,495	0,324	0,182	0,117
2a. Leichte Geschosse (Krupp C/80) kg	329	255	160	108	60	39
2b. Nach dem Verhältnis	329	255	163	106,5	59,7	38,5
3. Sehr leichte Geschosse . . kg	—	240	151	100	56	—
4. Schwere Kruppsche Geschosse kg	445	345	215	140	80	51
5. Mittlere Geschosse nach Kalibergesetz . . . . kg	385,5	299	191	125	70	45,4
6. Um 10 v. H. höher bemessene Geschosse . . . . kg	424	329	210	137	77	—
7a. Vergleichswerte für Frontgeschütze	—	—	—	—	—	—[1]
7b. Lebendige Kraft an der Mündung mt	11 000	8 528	5 445	3 564	2 000	—
8. Mündungsenergie nach japan. Zwölfzöller bemessen . mt	13 620	10 560	6 742	4 410	2 473	—[3]
9a. Für neue Geschütze, lebendige Kraft in . . . . mt	14 530	11 275	7 200	4 695	2 640	—[4]
9b. pro Tonne Rohrgewicht . . mt	240	240	240	240	240	—
10. Gibt ein Rohrgewicht in . . . t	60,54	46,98	30	19,56	11	—

[1]) V = Anfangsgeschwindigkeit für die Geschosse:
[2]) V = 810 m für leichte (835 m für sehr leichte), V = 748 m für mittlere;
[3]) V = 832 m für die mittleren, V = 794 m für 10 v. H. erhöhte;
[4]) V = 859 m für mittlere, V = 820 m für 10 v. H. erhöhte Geschosse.

c) Vergleichstabelle II für die Geschoßleistungen bei einer Anfangsgeschwindigkeit von 820 m.

Kaliber in cm	30,5 L/45	28 L/45	28 L/40	25,4 L/45	24 L/45	21 L/45	15 L/45
p = Geschoßgewicht in kg	385,5	299	sehr leicht 250	223	191	125	48
Für 6000 m Entfernung:							
v = horiz. Endgeschwindigkeit in m	542	523	502	502	485	450	383
Lebendige Kraft auf 6000 m in mt	5 794	4 169	3 060	2 864	2 282	1 289	295
Verhältnis für diese	100	72	53	49	39	22	5
Für die Granatwirkung auf 6000 m Bewegungsgröße (p v) in Prozenten	100	75	60	54	44	27	8
Lebendige Kraft an der Mündung mt	13 200	10 250	8 560	7 640	6 545	4 276	1 645
Horizontale Endgeschwindigkeit auf 5000 m in m	582	568	548	548	531	499	435
Lebendige Kraft auf 5000 m in mt	6 656	4 900	3 754	3 413	2 752	1 580	480
Zur Mündungsleistung von 13 200 t in Prozenten	50,5	37	28	26	21	12	3,5
Lebendige Kraft auf 5000 m dividiert durch das Kaliber, mt pro cm Durchmesser	218	175	134	134	115	75	31
Verhältniswerte dafür	1,00	0,80	0,61	0,61	0,53	0,34	0,15
Durchschlagsvermögen auf 5000 m mit Kappe gegen gehärtete Krupp-Platten hochstehender Qualität in mm	324	279	237	232	207	155	8
Dasselbe in Zollen	13	11	9	9	8	6	3
Ebenso gegen solche Platten mittlerer Qualität in mm	357	307	261	255	228	171	90
In Zollen	14	12	10,4	10	9	7	3,5

Bemerkung: Die Werte sind als Verhältniswerte anzusehen, welche durch den Einfluß von Spitzenform und ballistische Faktoren noch verändert werden.

d) Gesteigerte Geschoßleistungen durch erhöhte Anfangsgeschwindigkeit von 859 m, durch Erhöhung des Geschoßgewichts um 10 Prozent.

Kaliber in cm		30,5 L/45	28 L/45	28 L/40	25,4 L/45	24 L/45	21 L/45
Zunahme d. Schußweite für V = 859 m um m		+ 710	+ 660	+ 600	+ 600	+ 560	+ 490[1])
Hinaufrücken der Schußweite durch Erhöhung des Geschoßgewichts um 10 Prozent für gleichbleibende Panzerwirkung v. bisher	3000 m	—	um 850	—	—	um 810	um 690[2])
	5000 m	—	um 990	—	—	um 900	um 890[2])
	7000 m	—	etwa um 1200	—	—	etwa 1100	etwa 1100[2])

[1]) Für alle Entfernungen nahezu gleich (solange die Geschoßbahn flach genug).
[2]) Vom Wachsen der Panzerwirkung bei verschiedener Geschwindigkeit abhängig.

sehr leistungsfähigen, fremden Geschützen geben. In Zeile 8 ist die neuerdings erreichbare Mündungsenergie angegeben, welche gesetzmäßig der neuen japanischen 30,5 cm-Kanone (für Katori und Kashima) mit 13620 Metertonnen entspricht und 230 Metertonnen lebendige Kraft pro Tonne Rohrgewicht beansprucht. In Zeile 9 sind erhöhte Werte für die lebendige Kraft an der Mündung angesetzt, welche dann in Betracht zu ziehen sind, wenn eine gesteigerte Pulververwertung die Anwendung von 240 Metertonnen lebendige Kraft pro Tonne Rohrgewicht zulassen wird. In der letzten Zeile steht dasjenige Rohrgewicht, welches sowohl für Zeile 8 (für 230 Metertonnen pro Tonne) als auch für Zeile 9 (bei 240) folgerichtig anzuwenden ist.

Die bei den Bemerkungen genannten Geschwindigkeiten gelten für alle Kaliber des betreffenden Geschoßsystems; die zugehörigen Pulverladungen können insofern verschieden sein, als beim Einpressen der Führungsringe und durch sonstige Druckverluste Ungleichheiten veranlaßt werden; die praktisch gleichgenommenen Pulverladungen würden also immerhin kein sehr viel anderes Ergebnis haben. Für das japanische 30,5 cm-Geschützrohr L/46,7 wird das Gewicht 59 Tonnen ausmachen; das neue französische Rohr desselben Kalibers soll 60,8 Tonnen Gewicht erhalten. Das in der Tabelle für den 30,5 cm eingestellte Gewicht von 60,54 Tonnen liegt innerhalb dieser Grenze. Für die L/45 langen Geschützrohre von 28 cm mit 46 bis 47 Tonnen, beim 24 cm bis zu 30 Tonnen, dem 21 cm mit 19 bis 20 Tonnen ist das Gewicht nicht zu hoch bemessen; die schweren Krupp-Kanonen C/97 hatten für L/45 (s. „Marine-Almanach“ 1901) bereits höhere Gewichte; speziellere Berechnungen sind natürlich anzustellen. Im allgemeinen gilt sonst: Für eine hochzubemessende Leistungsfähigkeit der panzerbrechenden Geschütze bildet ein ähnlich hohes Rohrgewicht eins der grundlegenden Erfordernisse.

Im Verein mit dem anwendbaren Wert der lebendigen Kraft pro Tonne Rohrgewicht ergibt sich daraus eine Schranke für die Geschützleistung an der Mündung. Das Maß in Metertonnen pro Tonne Rohrgewicht hängt zumeist von der Pulverleistung, der Höhe und Form der Gasspannungskurve ab und kann nur in beschränktem Maße erhöht werden, wenn die Lebensdauer des Geschützrohres nicht ungebührlich leiden soll. Gegenwärtig dürfen 230 Metertonnen als anwendbar gelten, wenn für die neue japanische 30,5 cm-Kanone genügende Vorprüfungen vorliegen. Nach dem „Naval Annual“ 1905 ist für die englischen Geschütze eine große Steigerung mit der Einführung einer leistungsfähigeren Pulversorte im Werke, es handelt sich um das modified Cordite. Es muß vorläufig erst bestätigt werden, daß die unter Beibehalt des Geschoßgewichtes damit angeführte Mündungsgeschwindigkeit von 2900 Fuß = 884 m ohne Schaden für die Dauerhaftigkeit des Rohres einzuführen ist, die damit auf 15 330 Metertonnen gesteigerte lebendige Kraft würde reichlich 250 Metertonnen pro Tonne Rohrgewicht ausmachen und dann erst für andere Geschütze als erzielbar gelten können. In Nordamerika plant man sogar eine auf 3000 Fuß oder 914 m gesteigerte Anfangsgeschwindigkeit, hat aber bisher schon Not mit der Beibehaltung der eingeführten Ladungen. In Frankreich sucht man 236 Metertonnen lebendige Kraft pro Tonne Rohrgewicht oder 14 370 Metertonnen im ganzen mit einem 60,8 Tonnen schweren 30,5 cm-Geschützrohr zu erreichen. Unter gleichmäßigen Vorbedingungen würde die Geschützleistung also wieder dem kalibergesetzmäßigen Geschützgewichte folgen.

Die alten Stückmeister hätten solche Geschütze
von 30,5, 28, 24, 21, 19, 15 cm-Kaliber
als ganzes, gut dreiviertel, halbes, drittel, viertel, achtel **Stück**
ansprechen können.

Das verschieden schwere Geschoß ist es aber, welches auch bei gleichem Geschütz noch eine andere Wirkung am Ziele hervorbringt; bei der Bezeichnung nach dem Geschoßgewicht kommt der Geschwindigkeitsunterschied nicht zur Geltung, man könnte sonst

die 30,5, 28, 24, 21 und 15 cm-Kanone
als 770=, 500= 300= 200= und 80= } Pfünder
oder 550=, oder 400=, bis 280= oder 100=

kennzeichnen.

Da jetzt die Leistung des Geschützes bei Absendung des Geschosses nach der lebendigen Kraft an der Mündung am richtigsten zu beurteilen ist, so kommt der unmittelbare Wert der Geschützleistung mit dieser Benennung treffend zum Ausdruck:

Beim 30,5, 28, 24, 21 und 15 cm-Kaliber
als 12 000, { 8 000, 5000, 3500 und 1000 / 11 000, 6000, 4000 oder 1200 } = Tausend= und Hundert=Metertonnen=Geschütz.

Nach Division mit dem Wert des Vergleichskalibers erkennt man leicht, wie die sich ergebende Verhältniszahl, in Prozenten ausgedrückt, das Steigen oder Fallen in der Geschützkaliberleistung angibt. (In vorstehenden Tabellen ist das auf 1 reduzierte Verhältnis in Prozente unter Abrundung bequem übertragbar.)

Mit der Zunahme der Kampfentfernung ist eine weit wesentlichere Änderung als bisher in der Leistungsfähigkeit der Geschosse verbunden, wenn Geschosse verschiedener Kaliber als auch verschieden schwere Geschosse mit der gleichen lebendigen Kraft abgesandt werden. Der Grad dieser Änderung ist von dem Maße der größeren Verzögerung durch den Luftwiderstand abhängig. Die Unterschiede sind hier durch die Querschnittsbelastung des Geschosses und einen zweiten Faktor für die Spitzenform, Rotationseinfluß usw. bedingt, beides zusammen kommt in dem ballistischen Koeffizienten zum Ausdruck. Bei gleichartigen Geschossen eines einheitlichen Systems ist dieser Koeffizient dem Kaliber proportional. Da auch alle dem System folgenden Kaliber gleiche Anfangsgeschwindigkeit haben, z. B. 820 m, so müssen auf einer dem Kaliber proportionalen Entfernung auch gleiche Endgeschwindigkeiten erreichbar sein — die passenden Geschoßgewichte vorausgesetzt! —; es wird dann

beim 12=, 10=, 8= und 6=Zöller
auf 6000, 5000, 4000 und 3000 m Entfernung

dieselbe Endgeschwindigkeit, z. B. 545 m, erreicht, während bei nur geringem Vorteil durch die Spitzenform

beim 28, 24, 21 und 15 cm
auf 5600, 4800, 4200 und 3000 m Entfernung

eine gleich große Endgeschwindigkeit eintreten würde. Entfernt sich das Geschoßgewicht in einem bestimmten Verhältnis von dem mittleren Grundwert, so ändert sich diese Entfernung in gleichem Maße — falls trotzdem der Beibehalt derselben Anfangsgeschwindigkeit stattfände! —. Hat die 28 cm-Kanone z. B. ein leichteres Geschoß von

$^{6}/_{7}$ des mittleren Grundgewichts, so wird dieselbe Endgeschwindigkeit ungünstigerweise bereits auf 4800 m erreicht; kann dagegen eine neue 28 cm-Kanone ein erhöhtes Geschoßgewicht von $^{15}/_{14}$ des mittleren Gewichts erhalten und dennoch durch erhöhte Kraftleistung die erstgenannte Anfangsgeschwindigkeit von 820 m wieder anwenden, so wird die Entfernung auf 6000 m gesteigert und dem höheren Kaliber gleichkommen. Ganz derselbe Vorteil ist dann erreichbar, wenn ohne diese Gewichtserhöhung eine so vorteilhafte Spitzenform dazu führen kann, daß die Verzögerung durch den Luftwiderstand nur $^{14}/_{15}$ der im ersten Beispiel angerechneten betragen würde; in diesem Falle gehört nicht einmal eine im geringsten gesteigerte lebendige Kraft an der Geschützmündung zu dieser Verbesserung. Die Möglichkeit derartig günstig wirkender Spitzenformen ist erwiesen; auf Kappengeschosse ist jedoch ihre Anwendung eine beschränktere; man wird auf eine Verbesserung in dieser Hinsicht aber, soweit es irgend tunlich ist, Bedacht nehmen, um den Vorteil eines erhöhten Geschoßgewichtes zu vergrößern.

Wie gestaltet sich die Leistungsfähigkeit auf **gleicher Gefechtsentfernung**?

Wenn alle Kaliber eines Systems die gleiche Anfangsgeschwindigkeit, z. B. 820 m haben und mittlere, gesetzmäßig abgestufte Geschosse, so zeigen sich die Unterschiede in der Tabelle c, jedoch ist eine leichtere 28 cm-Kanone mit selbst gewähltem, sehr leichtem Geschoß (und zwar so, daß der ballistische Koeffizient gleichkommt) zum Vergleich mit dem 25,4 cm-Geschütz dazwischengesetzt worden. Die dafür angegebenen Endgeschwindigkeiten in horizontaler Richtung würden nach Umständen spezieller von den ballistischen Faktoren abhängen; sie bedingen die Auftreffgeschwindigkeiten für senkrechte Zielflächen. Man findet dort die noch mehrfach als Maßstab für die Geschoßleistungen angesehenen lebendigen Kräfte auf 6000 m wie auf 5000 m und ihr Verhältnis in Prozenten zum schwersten Kaliber. Auch läßt sich erkennen, wieviel stärker die Abnahme bei den geringeren Kalibern ausfällt, beim 30,5 cm-Kaliber bleibt auf 5000 m reichlich die Hälfte, beim 21 cm-Kaliber nur noch 0,37 von der Geschoßkraft an der Mündung übrig, beim 15 cm-Kaliber nur 0,15. Die Prozentzahl in bezug auf die Mündungsleistung des schwersten Kalibers (13 200 Metertonnen) ist noch besonders angeführt. Wir sind nicht der Meinung, daß die Größe der Granatwirkung der lebendigen Kraft des Geschosses proportional sei, das würde zu einem starken Mißverhältnis für die schwächeren Kaliber führen und in Widerspruch mit den Ergebnissen stehen. Die bloße Summe der Geschoßgewichte genügt auch nicht, denn die Geschwindigkeit ist dabei gewiß von Einfluß, besonders auf den Druck der Sprenggase. Es mag die Granatwirkung auf größere Entfernungen deshalb vorläufig der Bewegungsgröße (Masse mal Geschwindigkeit) oder einfach dem Produkt: „Sprengladung oder Bruchteil vom Geschoßgewicht mal Endgeschwindigkeit" ($p \cdot v$) proportional gerechnet werden, bis Gasmenge und Druck der Gase am Sprengpunkte mal Geschwindigkeit dafür einsetzbar werden. Das vorstehende Verhältnis ist für 6000 m in Prozenten in die Tabelle aufgenommen. Auch für die Beurteilung der Panzerwirkung bildet die Angabe der lebendigen Kraft nur eine Vorstufe.

Um das Panzerdurchschlagsvermögen der Kaliber zu beurteilen, kommt es mehr auf die Kappengeschosse als auf die unbekappten an, nachdem Nordamerika

bereits mit der Einführung der bekappten Stahlgranate mit kleiner, wirkungsfähiger Sprengladung vorgegangen ist und dies Geschoß naturgemäß auf weitere Entfernungen und damit früher zur Verwendung gegen die gepanzerten Schiffsteile geeignet ist als die unbekappte Granate. Die Anwendung einer vielfach geprüften, wenn auch nicht für die Plattensorten, so doch für die Plattendicken einheitlich gültigen Panzerformel würde dem Vergleichszweck am besten dienlich sein. Für die neuen Panzerungen erstreckt sich die Gültigkeit aller bisher bekannt gewordenen Panzerformeln nur auf ein ziemlich beschränktes Gebiet oder macht für die Plattendicken noch Umrechnungen nötig. Ich komme deshalb auf die im Januarheft der „Marine-Rundschau" 1903, S. 48 bis 50 gebrachte, aus den vorgelegenen Versuchen selbst hergeleitete Formel zurück. Die fortgesetzte Prüfung an weiteren Schießergebnissen (an Platten von 15 cm Dicke aufwärts) entsprach den Anforderungen, sobald man, wie dort schon bei der Retwisanplatte gezeigt, die Bonität der Plattensorte berücksichtigt. In der Tabelle sind zuerst die Plattenstärken für zu den besterprobten zählende Platten sowie für mittelwertige hinzugefügt, welche eine um etwa 10 Prozent größere Dicke haben dürften; die Verhältniszahlen sind hinzugesetzt. Der Leser wolle dabei erwägen, daß die nach den Mittelwerten durschlagbaren Platten nur von der Hälfte der Panzertreffer durchschlagen werden, da die Hälfte der besser gelungenen Platten mehr Widerstand besitzt. Überdies verringern der Fallwinkel und der periodische Schlingerwinkel als Abweichungen vom senkrechten Auftreffen diesen Bruchteil noch. Wir wollen aber in der großen Mehrzahl der Fälle (unter zehn Fällen doch wenigstens neunmal) darauf rechnen können, zu durchschlagen. Wollte man also die hier angeführten Resultate mit den in „Artillerie und Panzer" („Nauticus" 1905) aufgestellten Rechnungsergebnissen in Vergleich bringen, so müßte man dort (auf Seite 151 bis 153) der so zweckmäßigen bildlichen Darstellung bei der Überschrift einen Zusatz geben, etwa derart:

bei Fig. 3: „394 mm-Platte mittlerer Qualität bzw. 355 mm besterprobte Platte,"

bei Fig. 4: „355 mm-Platte mittlerer oder 320 mm von bester Qualität,"

bei Fig. 5: „305 mm-Platte mittlerer oder 280 mm von hochstehender Qualität."

Kommt im anderen Falle die Frage nach dem Schutz in Betracht, welche der eigene Panzer gegen eine überwiegende Mehrzahl von Treffern gewähren soll, so ist folgerichtig eine soviel größere Plattendicke zu verlangen.

Für die Größe des Maschinenschutzes kann man für die in England konstruierten oder dort für Japan gefertigten Geschütze verschiedene Angaben im Naval Annual heranziehen, welche auf hochstehende Plattenwerte zu beziehen sind. Nach Jahrgang 1905 S. 390 ist für eine zwölfzöllige Kanone (V = 2900 Fuß oder 884 m und der Endgeschwindigkeit v_e = 2120 Fuß oder 646 m) auf 5000 Yards = 4572 m Entfernung die Durchschlagskraft 31 Zoll weiches Eisen; Seite 344 gibt für die etwas geringere Endgeschwindigkeit von 2100 Fuß gegen gehärteten Kruppstahl 15,7 Zoll oder 398 mm an. Danach würde der neue japanische Zwölfzöller mit V = 832 m einen 394 mm starken Maschinenschutz selbst auf noch weniger als 4600 m Entfernung nicht durchschlagen, während die Fig. 3 im „Nauticus" (S. 151) 5600 m voraussetzt der Unterschied beträgt also für ein besseres Geschütz noch mehr als 1000 m. Auch die im („Nauticus" Seite 165) gebrachten Tabellen würden den englischen Daten zufolge für den besser ausgefallenen Teil der Platten nur unter Reduktion gelten können.

Die unter 70 Grad Auftreffwinkel aufgeführten Stärken würden unter Umständen für nahezu senkrechtes Auftreffen geltend werden. Zum Teil mögen die fremden Geschosse eine Spitzenform haben, welche für die Geschosse eine solche Luftwiderstandsverzögerung ergibt, daß die Entfernungen bis zu 9/10 verkürzt werden, oder daß die Listen auf ebensoviel Yards als besserenfalls Meter an Schußweite gelten würden. Benutzt man demgemäß die Plattendicken jedoch einfach als Verhältniszahlen, so sind dieselben von großem Nutzen, um sich ein Urteil über das Wertverhältnis der neuen Geschütze zu bilden.

In taktischer Hinsicht kommen aber nur die beim Gegner gerade vorhandenen Panzerstärken in Betracht; für diese ist es erforderlich, die Durchschlagsentfernungen näher kennen zu lernen, auf welchen unter Berücksichtigung von (schräger) Schußrichtung und Treffverhältnissen eine panzerbrechende Wirksamkeit erwartet werden darf. Ist bei den neuen Schiffen 8 Zoll (200 mm) Panzer und darüber künftig zu allermeist vorhanden (jetzt werden bereits 7/10 der [senkrechten] Trefffläche dafür angegeben), so wird die schwere Armierung nach der Granatwirkung zunächst durch das Durchschlagen dieses achtzölligen Panzers einflußreich werden. Da ein Teil dieser darauf verfeuerten Geschosse noch andere, weniger geschützte Zielteile treffen muß, so wird die Kappengranate mit allerdings kleiner Sprengladung so lange das insgesamt wirksamste Geschoß sein, bis eine Granate mit größerer Sprengwirkung verwendbar wird. War es vorher noch zu keiner hinreichenden Wirkung der sprengkräftigen Granaten gekommen, so wird man für einen Teil der Geschütze zu deren Weiterverwendung mit Granaten genötigt sein. Es bleiben dann vielleicht häufiger diese zwei Aufgaben nebeneinander zu lösen, wobei die Granatwirkung auch seitens einer entsprechend höheren Geschützzahl nicht so ganz schwerer Kaliber eine gleichwertige sein kann, falls das Treffverhältnis ein gutes ist. Für das Durchschlagen von 8 Zoll Panzer auf 5000 m kommen aber nur noch die Kaliber von 24 cm aufwärts in Betracht.

Gesteigerte Geschoßleistungen können bei noch erreichbar werdender höherer Geschützleistung entweder durch die höhere Anfangsgeschwindigkeit (bei gleichgebliebenem Geschoß) oder — unter Beibehaltung der Anfangsgeschwindigkeit — durch eine entsprechend zulässige Erhöhung des Geschoßgewichts erlangt werden. Tabelle d zeigt den Einfluß dieser Steigerungen für gleichbleibende Panzerwirkung auf die nutzbare Schußweite. Mit der erhöhten Anfangsgeschwindigkeit wird eine Zunahme der Entfernungen bewirkt, um ein gewisses Maß, das mit der Schußweite selbst sich sehr geringfügig ändert, solange es sich um flache Bahnen handelt. Wird hingegen eine gleichwertige Erhöhung des Geschoßgewichtes vorgenommen, so hängt das Hinaufrücken der Entfernung, auf welche noch die gleiche Panzerwirkung (wie bei 820 m Anfangsgeschwindigkeit) bestehen bleibt, von dem Gesetz ab, welches für ein Gleichbleiben der Panzerwirkung gültig zu erachten ist. Für Kappengeschosse kann dieses Gesetz weder für das Quadrat noch für die dritte Potenz der Auftreffgeschwindigkeit zutreffen weil die mit der Plattendicke stärker veränderlichen Wertverhältnisse an Stelle von Konstanten dies verhindern. Der neuen, aus den Versuchen direkt abgeleiteten Formel gemäß entspricht die 2,5te Potenz der Geschwindigkeit besser, so daß die gleiche Panzerwirkung mit Kappe bei gleicher Größe von $p \cdot v^{2,5}$ eintritt. Für ein um 10 Prozent höheres Geschoßgewicht $(1,1 \cdot p)$ ist danach eine um 3,5 Prozent (hier

z. B. 21 m) niedrigere Endgeschwindigkeit für die gleichbleibende Panzerwirkung ausreichend.*) Das Hinaufrücken der wirksamen Schußweite fällt für die größeren Entfernungen weit erheblicher aus als im ersten Falle (siehe Tabelle d). Dieser Gewinn an Wirksamkeit ist freilich mit einer Gewichtszunahme der Geschosse verknüpft,**) welche aber auf das ganze übrige Geschütz und seine Aufstellung keine weitere Gewichtserhöhung mit sich bringt. Ein Mehrgewicht von 30 kg beim 28 cm-Geschoß bedingt für das Tausend Geschosse erst 30 Tonnen im ganzen und bildet schon bei dem hohen Lafettierungsgewicht einen entsprechend geringen Bruchteil von dem Gesamtgewicht pro Geschütz. Bei günstigeren Luftwiderstandswerten vergrößert sich der Panzerwirkungsbereich noch und vermag dann das 28 cm-Kaliber dem Zwölfzöller in der Wirksamkeit noch näherzurücken, während die Leistungsfähigkeit der bisherigen 28 cm-Kanone L/40 dem neueren Zehnzöller (25,4 cm) nahesteht und von einer gesteigerten 26 cm-Kanone gut zu überbieten sein würde. Mit einer verbesserten 28 cm-Kanone wird sich das Durchschlagsvermögen gegen achtzölligen Panzer auf mehr als 7000 m erstrecken können; es gelingt damit auf so große Entfernungen, daß die zu erwartende Wirkung weit mehr durch die Schwierigkeit des Treffens als durch ein geringes Mehr oder Weniger an Durchschlagskraft in dieser Kampfzone beeinflußt wird.

Um die Entfernungen zuverlässiger beurteilen zu können, auf welchen die Zerstörung des Maschinenschutzes erwartet werden kann, bedarf es noch weiterer Ermittlungen, die eine speziellere Berechnung des Durchdringens des Kohlenbunkers und des Deckpanzers mit der nach dem Durchschlagen des starken Gürtelpanzers verbliebenen Geschoßkraft bzw. Geschwindigkeit ermöglicht, auch ein Schräglaufen des rotierenden Geschosses und schrägeres Eindringen berücksichtigt. Schießversuche müßten erst die richtigen Grundlagen dafür bieten und von dem senkrechten Treffen — in vertikaler und horizontaler Richtung — häufiger vorkommende Abweichungen beim Schießen berücksichtigen.

Für die oben aufgestellte Frage, welche Zusammensetzung der Armierung durch die Aufgaben für die schweren Geschütze bedingt werden, lassen sich gewisse Schlußfolgerungen anknüpfen:

1. Welche Kaliber sind genügend wirksam, um diesen Aufgaben hinreichend zu entsprechen?

a) Für die Panzerwirkung. Gegen achtzölligen Panzer sind auf hinläng-

*) Wollte man, wie bisher häufig geschehen ist, bei verschiedenem Geschoßgewicht desselben Geschützes gleiche Auftreffenergie für eine gleichbleibende Panzerwirkung als Voraussetzung ansehen, so würde für das 1,10fache Geschoßgewicht nur 95 1/3 Prozent der Endgeschwindigkeit des normalen Geschoßgewichts nötig sein. Es würde dann der Vorteil des schweren Geschosses an größerer Schußweite für dieselbe Panzerwirkung nur um so stärker ausfallen müssen.

**) Die Kappengranate wird bei verbesserter, panzerbrechender Herstellung ein vielseitiger verwendbares Hauptgeschoß schwerer Kaliber (zum Durchschlagen von Panzern bis Kaliberstärke wie als Decktreffer mit noch guter Sprengwirkung). Dieses Geschoß kann aber nur bei größerer Geschoßlänge und damit auch nur bei höherem Geschoßgewicht sprengkräftig genug werden, weil der vordere Geschoßteil bis zu 1 1/2 Kaliber Länge von der Höhlung freibleiben muß, um nicht zerdrückt zu werden. Bei den kurzen Geschossen gebricht es jedenfalls an Raum zur Unterbringung namhafter Sprengladung innerhalb des hinteren im Durchmesser schmaler als das Kaliber gehaltenen Geschoßteiles.

licher Entfernung bisher nur die Kaliber von 24 cm aufwärts genügend wirksam. Für die Zerstörung des Maschinenschutzes kommen auf den Entfernungen über 3000 m das 30,5 cm- und das 28 cm-Kaliber wesentlich mehr in Betracht als das 25,4 cm, da ihr Durchschlagsvermögen soviel höher stehen muß. Das 30,5 cm-Kaliber hat naturgemäß gegen alle starken Panzerungen noch einen Vorsprung, es muß frühzeitiger zur Wirkung gelangen können.

b) Für die sprengkräftige Granatwirkung. Alle Kaliber, welche Geschosse von zwei Zentner Gewicht haben, vermögen eine kräftige Granatwirkung auszuüben, wobei eine hohe Trefferzahl eine gewisse Bedeutung hat. Die Kaliber bis zu 20 cm herab oder noch eine 19 cm-Kanone mit hohem Geschoßgewicht gehören zu den leistungsfähigen. Das 24 cm-Kaliber wird mit 4 Zentner schwerem Geschoß schon eine sehr hochstehende Einzelwirkung mit der Granate ausüben.

2. Inwieweit kann zunächst die Wirksamkeit für einige Kaliber gesteigert werden?

Unter den Mitteln, welche eine solche Steigerung herbeizuführen vermögen, sind nach der Pulverleistung hohes Geschütz- und Geschoßgewicht und bessere Überwindung des Luftwiderstandes schon in Betracht gezogen, und bietet ein Studium der Kalibertabellen wie von Geschützlisten und der Berichte über die eingeleiteten Fortschritte vielfache Anhaltspunkte dafür. Es bedarf aber noch einer spezialisierten Bearbeitung dieser Frage für nähergerückte Fälle.

3. Sind ein oder zwei schwere Kaliber zu verwenden? Bei der hohen Bedeutung, welche die Granatwirkung neben der Panzerwirkung behalten hat, und dem zumeist schnelleren Durchlaufen der weiten Entfernungen wird in keiner Entfernungszone die Notwendigkeit aufhören, mit der sprengkräftigen Granate zu kämpfen. Das schwerste Kaliber gelangt mit dem Wachsen der starken Panzer schon brechenden Entfernung frühzeitig in die Lage, mit Panzergeschossen wirken zu sollen; bildet es das einzige Kaliber, so würde oft nur eine schwache Geschützzahl für das Granatfeuer abgezweigt werden und eine ungenügende Zahl an Granattreffern sich ergeben können.

Müßten der Geschützzahl halber etwa die Hälfte der schwersten Geschütze längere Zeit hindurch der panzerbrechenden Wirkung entzogen werden, um die Granatwirkung auszuüben, so träte Verschwendung ein; die erforderliche Wirkung könnte besser von einem in genügender Zahl aufstellbaren, weniger schweren Kaliber geleistet werden. Es empfiehlt sich deshalb Arbeitsteilung:

a) schwerste panzerbrechende Geschütze, denen die Erzielung der starken Panzer durchbrechenden Wirkung obliegt;

b) Granatkaliber, denen die Granatwirkung bis zu hinreichender Zeitdauer zufällt. Eine besondere Frage bildet dabei noch, ob dieses Nebenkaliber gegen die Zielteile mit Achtzollpanzer mit Halbpanzer-Kappengranaten wirksam genug sein muß, sobald das schwerste Kaliber zur Anwendung von Panzergeschossen gegen den schweren Panzer schreiten wird.

4. Wie ist das für die Gesamtarmierung überhaupt verfügbar zu machende, gleich groß anzunehmende Gewicht bestens auszunutzen?

Auf einem Linienschiff, welches (wie bei der englischen „Dreadnought") eine

Armierung von zehn 30,5 cm-Kanonen von 60 Tonnen haben kann, wobei sechs Einzeltürme für die Breitseitgeschütze oder 4 Einzeltürme und ein Doppelturm vorausgesetzt seien, mögen dafür auch aufstellbar sein:

sechs 30,5 cm-Kanonen von 60 Tonnen und acht 24 cm-Kanonen bis 30 Tonnen schwer;

oder acht bis zehn 28 cm-Kanonen bis zu 46,5 Tonnen und acht 21 cm-Kanonen bis zu 19,5 Tonnen; außerdem werden vielleicht noch 30 Tonnen oder mehr als Extragewicht für schwerere Geschosse bleiben;

oder zehn 28 cm-Kanonen von 46,5 Tonnen und acht bis zehn 19 cm-Kanonen zu 14,6 Tonnen,

mit reichlicher bemeßbarem Munitionsgewicht.

Nach den Ausführungen in dem Auffatze „Artillerie und Panzer" („Nauticus" 1905) wie den sich hier anschließenden Darlegungen läßt sich gleich die Folgerung ziehen, daß

ein sehr bedeutender Ausfall an Wirkungskraft zu erwarten ist, wenn unter Fortfall starker Einheiten ein erheblich schwächeres Gesamtgewicht der Armierung zur Anwendung gebracht werden müßte.

Die Frage nach der besten Ausnutzung des Gesamtgewichtes macht erst weitere Untersuchungen nötig. Die Wirksamkeit der verschieden zusammengesetzten Armierung beruht zu einem so wesentlichen Teile auf der zu erwartenden Trefferzahl, daß zuvörderst eine noch nähere Untersuchung der Treffbarkeitsverhältnisse für erforderlich erachtet wird.

(Schluß folgt.)



Nelsons Taktik in der Trafalgar-Schlacht.

(Mit 11 Abbildungen.)

Die hundertjährige Wiederkehr des Tages der Trafalgar-Schlacht, des Ausgangspunktes der englischen Welt- und Seeherrschaft, die wir jetzt sehen, sowie das Interesse, das allen seetaktischen Fragen gerade in der Zeit der Kämpfe in den ostasiatischen Gewässern entgegengebracht wurde, haben seit einem halben Jahre lebhafte Erörterungen in der Fach- und Tagespresse über die Nelsonsche Taktik in jener denkwürdigen Schlacht hervorgerufen. Die alten Darstellungen trugen nach den Ansichten der Verehrer dem Nelsonschen Genie nicht genügend Rechnung. Dienten sie doch vielen dazu, Vorwürfe gegen Nelson zu erheben, ja sogar Zweifel an seinem taktischen Genie wachzurufen. Das Bedürfnis, Nelson auf Grund neueren Quellenstudiums zu verteidigen, hat manche so weit getrieben, daß aus ihrer Verteidigung eine Verkleinerung des Genies Nelsons geworden ist. Sie vergaßen, wie Mahan so treffend sagt: No man was better served than Nelson by the inspiration of the Moment; no man ever counted on it less, und wollten nachweisen, daß Nelson seinen ursprünglichen Schlachtenplan nahezu buchstäblich durchgeführt habe.

Alle diese Erörterungen haben aber viel Gutes mit sich gebracht, wenn sie auch den Ruhm Nelsons als Taktiker nicht zu erhöhen vermochten, weil seine überlegene Größe von keinem ernsten Kenner seetaktischer Verhältnisse je hat bezweifelt werden können. Sie haben unter Benutzung der neuesten Werke, wie Newbolt: „Year of Trafalgar", Corbett: „Fighting Instructions", Laughton: „Life of Nelson", und der Log- und Signaljournale der Schiffe die bisherige Anschauung im einzelnen wesentlich zu berichtigen vermocht. Eine vollkommen einwandfreie Darstellung zu geben, ist auch ihnen noch nicht gelungen. Ob sie je gelingen wird, ohne daß noch andere glaubwürdige Quellen entdeckt werden, muß mehr als zweifelhaft erscheinen. Niemals aber wird es nachgewiesen werden können, daß eine andere als die Nelsonsche Taktik für die vorliegenden Verhältnisse besser gepaßt hätte. So schnell, wie es überhaupt nur möglich war, hat Nelson seine taktische Idee zur Ausführung gebracht, dem Gegner die Schlacht aufgezwungen, die er schlagen wollte, und ohne zu große Verluste einen größeren Erfolg errungen, als er selbst gedacht hatte.

Ein eingehendes Studium der Taktik der Trafalgar-Schlacht kann nur von äußerstem Nutzen für die eigene taktische Denk- und Handlungsweise sein, mögen auch die Schiffe andere geworden sein. Es kann gerade in der Jetztzeit, die zum Schematismus neigt, starre Lehren der freien Entwicklung des persönlichen Führertalents vorzieht, leicht die Form für den Kern ansieht, empfohlen werden. Hier soll versucht werden, in kurzen Umrissen die Entwicklung zu skizzieren, die die Ansicht über die Taktik in der Trafalgar-Schlacht durchgemacht hat.

I. Nelsons Memorandum vom 9. Oktober 1805.

Wie Nelson die Durchführung der Schlacht beabsichtigte, hat er in dem denkwürdigen Memorandum vom 9. Oktober 1805 niedergelegt. Dieses Memorandum

war nach langer vorheriger eigener Überlegung und nach wiederholten Besprechungen mit seinen Admiralen und Kommandanten, insbesondere mit seinem Freunde und Zweiten Kommandierenden, Vizeadmiral Collingwood, aufgesetzt und allen Admiralen und Kommandanten übermittelt worden. Jeder kannte die taktische Absicht des Führers und war imstande, ohne viele Signale, selbst wenn die gedachten Verhältnisse sich mit den wirklichen nicht vollkommen decken sollten, den Intentionen des Führers entsprechend zu handeln. Die Ausführungen im einzelnen konnten ihnen vollkommen überlassen bleiben. Da die ganze spätere Abhandlung, die Verschiedenheit der Ansichten, ohne den genauen Wortlaut dieses Memorandums nicht verständlich sind, soll er vollständig wiedergegeben werden. (Die eingeklammerten Sätze und Worte waren ursprünglich von Nelson geschrieben und später durch die anderen ersetzt worden.) Besonders wichtig für die vorliegende Untersuchung ist der letzte Teil, der den Angriff von luvwärts behandelt.

SECRET MEMORANDUM.

'VICTORY, off Cadiz,
'9th October, 1805.

Thinking it almost impossible to bring a Fleet of forty Sail of the Line into a Line of Battle in variable winds, thick weather, and other circumstances which must occur, without such a loss of time that the opportunity would probably be lost of bringing the Enemy to Battle in such a manner as to make the business decisive, I have therefore made up my mind to keep the Fleet in that position of sailing (with the exception of the First and Second in Command), that the Order of Sailing is to be the Order of Battle, placing the Fleet in two Lines of sixteen Ships each, with an Advanced Squadron of eight of the fastest sailing Two-decked Ships, [which] will always make, if wanted, a Line of twenty-four Sail, on whichever Line the Commander-in-Chief may direct.

'The Second in Command will (in fact command his Line and) after my intentions are made known to him, have the entire direction of his Line to make the attack upon the Enemy, and to follow up the blow until they are captured or destroyed.

'If the Enemy's Fleet should be seen to Windward in Line of Battle, and that the two Lines and the Advanced Squadron can fetch them (I shall suppose them forty-six Sail in the Line of Battle) they will probably be so extended that their Van could not succour their Rear.

'I should therefore probably make (Your) the Second in Command's signal to lead through, about their twelfth Ship from their Rear, -- or wherever (You) he could fetch, if not able to get so far advanced) —; my Line would lead through about their Centre, and the Advanced Squadron to cut two or three or four Ships ahead of their Centre, so as to ensure getting at their Commander-in-Chief, on whom every effort must be made to capture.

'The whole impression of the British Fleet must be to overpower from two or three Ships ahead of their Commander-in-Chief, supposed to be in the Centre, to the Rear of their Fleet. I will suppose twenty Sail of the Enemy's Line to be untouched, it must be some time before they could perform a manœuvre to bring their force compact to attack any part of the British Fleet engaged, or to succour their own Ships, which indeed would be impossible without mizing with the Ships engaged. (Mr. Scott here added a reference to the following words written by Lord Nelson in the upper margin of the paper— "The Enemy's Fleet is supposed to consist of 46 Sail of the Line, British Fleet of 40. If either is less, only a proportionate number of Enemy's Ships are to be cut off; B. to be $^1/_4$ superior to the E. cut off.")

'Something must be left to chance; nothing is sure in a Sea Fight beyond all others. Shots will carry away the masts and yards of friends as well as foes; but I look with confidence to a Victory before the Van of the Enemy could succour their (friends)

Rear, and then that the British Fleet would most of them be ready to receive their twenty Sail of the Line, or to pursue them, should they endeavour to make off.

'If the Van of the Enemy tacks, the Captured Ships must run to leeward of the British Fleet; if the Enemy wears, the British must place themselves between the Enemy and the Captured, and disabled British Ships; and should the enemy close, I have no fears as to the result.

'The Second in Command will in all possible things direct the movements of his Line, by keeping them as compact as the nature of the circumstances will admit. Captains are to look to their particular Line as their rallying point. But, in case Signals can neither be seen or perfectly understood, no Captain can do very wrong if he places his Ship alongside that of an Enemy.

'Of the intended attack from to windward, the Enemy in Line of Battle ready to receive an attack.

B

E

'The divisions of the British Fleet will be brought nearly within gunshot of the Enemy's Centre. The signal will most probably then be made for the Lee Line to bear up together, to set all their sails, even steering sails, (in the upper margin of the paper, with a reference by Lord Nelson to this passage, are the words — "Vide instructions for Signal, yellow with blue flag, Page 17, Eighth flag, Signal Book, with reference to Appendix") in order to get as quickly as possible to the Enemy's Line, and to cut through, beginning from the 12 Ship from the Enemy's Rear. Some Ships may not get trough their exact place, but they will always be at hand to assist their friends; and if any are thrown round the Rear of the Enemy, they will effectually complete the business of twelve Sail of the Enemy.

'Should the enemy wear together, or bear up and sail large, still the twelve Ships composing in the first position the Enemy's Rear, are to be [the] object of attack of the Lee Line, unless otherwise directed from the Commander-in-Chief, which is scarcely to be expected, as the entire management of the Lee Line, after the intentions of the Commander-in-Chief is [are] signified, is intended to be left to the judgment of the Admiral commanding that Line.

'The remainder of the Enemy's Fleet, 34 Sail, are to be left to the management of the Commander-in-Chief, who will endeavour to take care that the movements of the Second in Command are as little interrupted as is possible.

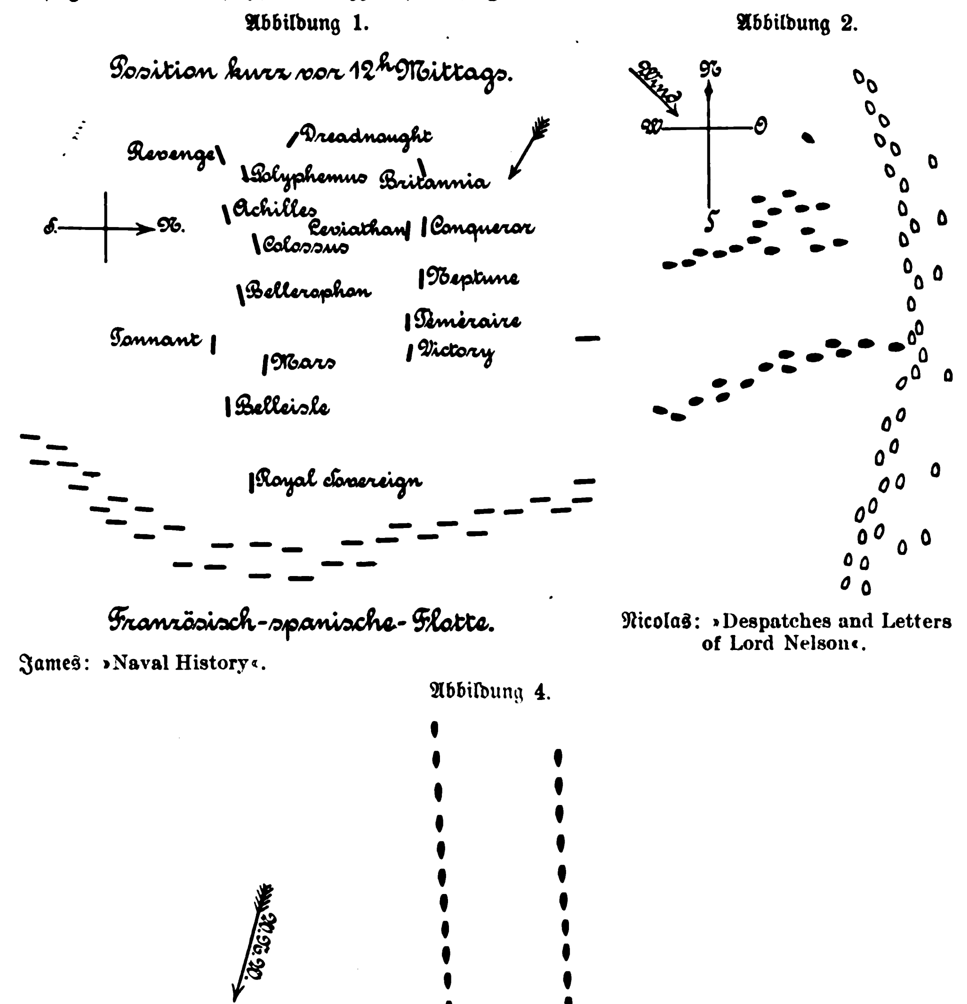
'NELSON AND BRONTE.'

II. Die bisherige Darstellung der Schlacht.

Die bisherigen Anschauungen über Nelsons wirkliche Taktik in der Schlacht beruhen vornehmlich auf den Darstellungen in James: „Naval History" und Southey: „Life of Nelson", Ekins: „Naval Battles." Ihnen ist mehr oder weniger auch Mahan gefolgt. Abgesehen von der durch die geringere Anzahl von Schiffen (27 statt 40) bedingten Gliederung in nur zwei Geschwader, zeigen alle Darstellungen als wesentlichste Abweichung von dem Plane: Den senkrechten Angriff zweier Kiellinien auf die Mitte der feindlichen hart am Winde liegenden Gefechtskiellinien. Nach dem Memorandum sollte wenigstens das Lee-Geschwader (Collingwood) in Dwarslinie oder Staffel angreifen, während die Angriffsformation des Luv-Geschwaders Nelsons Ermessen überlassen blieb. Fast alle Darstellungen weichen unter sich wenig voneinander ab. Nur ist die Lage der feindlichen Gefechtskiellinie eine etwas andere, je nachdem die Windrichtung etwas westlicher oder nördlicher angenommen wird (NW—WNW). Eine Ausnahme macht nur die von dem Flaggkapitän des Admirals Villeneuve stammende Skizze. — Voraus-

sichtlich ist in ihr die Position der britischen Flotte bei Tagesanbruch und um 9 Uhr vormittags falsch, da zu dieser Zeit die Flotten noch zu weit auseinander standen, um ihre Formationen genauer zu erkennen, dagegen die Formation der alliierten Flotten richtiger. Die wichtigsten Skizzen sind folgende:

Abbildung 1. Abbildung 2.



James: »Naval History«.

Nicolas: »Despatches and Letters of Lord Nelson«.

Abbildung 4.

Mahan: »Life of Nelson«.

Abbildung 3.

Position der britischen Flotte am 21.10.05.
bei Tagesanbruch.

Position um 9h V.

Position um 12h Mittags

Defiance
Thunderer
Defence
Swiftsure
Revenge
Polyphemus
Achilles
Bellerophon
Hermione
Tonnant
Mars
Prince
Dreadnought
Colossus
Belleisle
R. Sovereign
Spartiate
Minotaur
Orion
Ajax
Agamemnon
Conqueror
Leviathan
Britannia
Neptune
Temeraire
Victory
Euryalus
Naiad
Sirius
Africa
Neptune
Intrepide
Argonauta
S. Juan
Algesiras
Principe de Asturias
Geschwader des Admirals Gravina
Fougueux
St. Anna
Redoutable
Bucentaure
S. Trinidad
Formidable

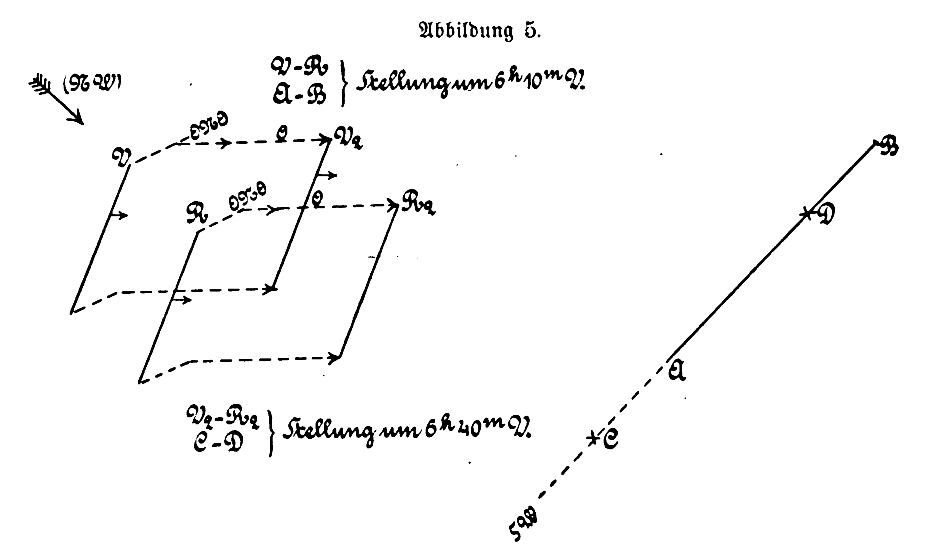
Clins: »Naval Battles«, die von dem Flaggkapitän des Admirals Villeneuve herrühren soll.

III. Die neuen Untersuchungen.

Den Ansporn zu neueren eingehenden Untersuchungen über den Hergang der Schlacht und die Nelsonsche Taktik gab der verstorbene Admiral Colomb durch seinen Aufsatz im Juliheft 1899 des United Service Magazine „The battle of Trafalgar". Admiral Colomb warf den Historikern jener Periode, besonders James, völlige Kritiklosigkeit in der Benutzung der Quellen oder Unbeachtetlassen wichtiger Quellen, z. B. der Signaljournale, vor. Er sagte: „They have agreed, in spite of first class evidence of the contrary, to show that Nelson on the 21th October, and practically all his officers, entirely forgot his order of the 9th of the same month, and made the attack, in what is hardly too much to say in the worst possible way. Auf Grund der Signale Nelsons beim Anlauf um 6^{40} vormittags und an die Schiffe seiner Division während des Anlaufs, sowie der Signale Collingwoods an seine

Schiffe zwischen 10—11 vormittags suchte er nachzuweisen, daß Nelson in Wirklichkeit seinem Plane gemäß in einer line of bearing = Staffellinie, nicht in der Kiellinie anlief und angriff. Er gründete seine Behauptung besonders auf das um 6^{40} vormittags gegebene Signal Nr. 76. Nach seiner Ansicht hat Nelson hierdurch der Flotte ein gleichzeitiges Abhalten von NNO- auf ONO-Kurs befohlen! Dieses Signal, um dessen Bedeutung sich zum Teil die spätere Kontroverse dreht, sagt: When lying to or sailing by the wind, to bear up and sail large on the course steered by the Admiral or that pointed out by signal. Aus den Nachrichten über die Peilung und Entfernung des Gegners und die Kurse beider Flotten beim Sichten konstruierte er sodann die folgende Stellung beider zueinander heraus:

Abbildung 5.



V ist das Nelsonsche, R das Collingwoodsche Geschwader, beide in stumpfer Staffel. Die Linien A—B und C—D stellen die feindliche Flotte auf dem Kurse SW dar. Die Anlaufrichtung schneidet den feindlichen Kurs in einem Winkel von 4 Strich. Colomb geht also in der Verteidigung, daß Nelson seinen Plan genau ausgeführt habe, so weit, daß er auch die Nelsonsche Division in Staffel anlaufen läßt, während das Memorandum hierüber nichts sagt.

Was den Angriff selbst betrifft, so begründete Colomb durch eine Kombination der vorhandenen Daten über die Stellung der „Royal Sovereign" und der „Victory" mit denen über das Manöver des Halsens der gegnerischen Flotte seine Ansicht, daß die feindliche Flotte länger und weniger gekrümmt gewesen sei. Gleichzeitig legt er den Kurs der Vorhut auf NzW fest. Hierdurch kommt er zu einer Skizze, die die Collingwoodsche Division beim Durchbruch der „Royal Sovereign" nahezu parallel der feindlichen Nachhut und in Staffel zeigt. Auch die Nelsonsche Division, die nach einem Signal an Collingwood im Laufe des Vormittags eine Zeitlang nördlicher als O oder OzN steuerte, läuft unter einem Winkel von nur 6 bis 7 Strich an.

Daß ein solcher Angriff artilleristisch günstiger war als ein nahezu senkrechter, ist ohne weiteres klar.

Es hat verhältnismäßig lange gedauert, bis die Colombsche Ansicht von Fachleuten bestritten oder unterstützt wurde. Zuvor mußte das geschichtliche Material gründlich neu gesichtet werden, eine Aufgabe, der sich besonders Corbett in den Fighting Instructions, Newbolt in The Year of Trafalgar, Admiral Jackson in Great Sea Fights unterzogen. Alle Logbücher, Signaljournale und die private Korrespondenz verschiedener Offiziere wurden hierzu herangezogen. Daß sie alle nicht vermocht haben, dem Taktiker die nötigen Unterlagen für eine wirkliche einwandfreie kritische Beleuchtung Nelsonscher Taktik zu geben, zeigt die in diesem Jahre entbrannte Kontroverse, in der die eine Partei, von Admiral Sir Cyprian Bridge geführt, Admiral Colomb unterstützt, die andere unter Führung von Admiral Sir E. R. Freemantle die bisherige historische Darstellung verteidigt. Admiral Bridge eröffnete diese Kontroverse durch seinen Vortrag vor der Naval Records Society im Juli d. Js.: Nelson, The Centenary of Trafalgar. Er schreibt die bisherige Auffassung von der Taktik Nelsons bei Trafalgar der Darstellung und der Kritik eines Offiziers des „Conqueror" zu, die von Sir Charles Ekins in dem Buche „Naval Battles" veröffentlicht wurde. Obgleich er diese Darstellung „one of the most important contributions to the investigation of tactical questions ever published in the English tongue" nennt, so legt er ihr doch nicht viel Gewicht bei und schließt sich der Colombschen Ansicht an, daß Nelson seine Absicht, in einer Dwarslinie oder Staffel zum Angriff vorzugehen, wirklich ausgeführt hat. Er macht einen Unterschied zwischen dem Anlauf zum Angriff und dem Angriff selbst, wie dies auch schon Colomb tat, und schildert den Anlauf folgendermaßen:

In der Nacht vom 20./21. Oktober formierte die französisch-spanische Flotte, die bis dahin in drei Kolonnen und ein Beobachtungsgeschwader getrennt war, Gefechtslinie auf Kurs etwas östlicher als Süd. Die englische Flotte steuerte bis 4 Uhr WSW und SW, folgte dann auf NzO Kurs und bildete gegen 6 Uhr die order of sailing in two columns, die auch die Schlachtordnung sein sollte. Gegen 6 Uhr wurde die feindliche Flotte in OzS 10 bis 12 Sm ab gesichtet. Sie muß von der „Victory" aus als eine einzige, etwas unregelmäßige Kiellinie ausgesehen haben. Die englische Flotte hielt auf ONO ab. Die Formation entsprach also genau der in dem Memorandum vom 9./10. beabsichtigten. Zwischen 7 und 8 Uhr — die Zeitangaben sind verschieden — halsten die feindlichen Schiffe gleichzeitig und versuchten, Gefechtskiellinie auf NNO oder NzO Kurs hart am Winde zu bilden. Dieses Manöver dauerte wegen der leichten Brise und der westlichen Dünung länger als eine Stunde und war ohne starkes Abtreiben nach Süden nicht auszuführen. Der Kurs führte nach Cadiz zu.

Admiral Bridge läßt hier den genauen Zeitpunkt des Abhaltens sowie die Signale zum Abhalten unberücksichtigt und geht über den Zeitpunkt des Halsens der feindlichen Linie leicht hinweg. Nelson gibt letzteren auf 7 Uhr vormittags, Collingwood auf 10 Uhr vormittags an; die spanischen und französischen Berichte sprechen von 6 Uhr 30 Minuten vormittags und 8 Uhr 30 Minuten vormittags.

Admiral Bridge fährt dann fort: Nelson mußte den Kurs so wählen, daß die Divisionen beim Angriff auf den Punkten standen, auf die die gewählten Gegner in der Zwischenzeit gelangt sein konnten, und änderte daher für längere Zeit Kurs

auf OzN (nach anderen auf O). Collingwood drehte nach einiger Zeit auf ONO zurück. Von dem vorgeschobenen Geschwader (advanced squadron) wurden 6 Schiffe der Collingwoodschen, 2 der Nelsonschen Division zugeteilt; sie kamen aber erst mehrere Stunden später zu ihnen. Collingwood blieb anscheinend mit seiner Division in einer Staffelformation (line of bearing) bis zu dem Augenblick, wo die einzelnen Schiffe zum Angriff vorstießen.

Die feindliche Flotte wird gewöhnlich in einer Kurve formiert dargestellt: voraussichtlich war die Formation ein stumpfer einspringender Winkel wegen des Versuchs des Beobachtungsgeschwaders unter Admiral Gravina, sich in das Kielwasser der bereits nach Norden steuernden Linie zu setzen. — Admiral Bridge neigt sich also der Darstellung der Formation in Ekins „Naval Battles“ von dem Flaggkapitän Villeneuves zu. — Ungefähr in der Mitte war eine Lücke, hinter und vor ihr folgten einzelne Schiffe nicht immer im Kielwasser, so daß die Flotte das Aussehen einer Doppellinie oder vielmehr einer Reihe von Liniengruppen erhielt. — Nach einem Bericht des spanischen Kontreadmirals Antonio de Eskaño vom 22. Oktober 1805 soll Villeneuve das Signal an das Führerschiff jeder Kolonne gemacht haben, selbständig an den Wind zu gehen. Es muß also eine Formation, wie Bridge sie schildert: eine Reihe von drei Gruppen in gekrümmter Linie, entstanden sein. — Gegen eine solche Formation gab es keine Angriffsweise, die verhindert hätte, daß einige englische Schiffe von zwei feindlichen beim Durchbruch empfangen wurden (doubled on). Am 1. Juni 1794 wurden selbst bei dem Angriff in Dwarslinie verschiedene englische Schiffe von zwei, sogar drei Gegnern bekämpft.

Infolge dieser Gestalt der feindlichen Linie und der Formation der eigenen Division brachte Collingwood die Schiffe bis zum Moment des Angriffes in der in dem Memorandum festgelegten Art an den Feind heran. Nelsons eigene Division sollte besonders darauf sehen, daß die Bewegungen Collingwoods möglichst wenig gehindert würden. Es stand natürlich nicht in seiner Macht, dies zu tun, wenn er starr an der in dem Memorandum erwähnten Staffelformation festgehalten hätte, nachdem Collingwood seinem Ziele nahe war.

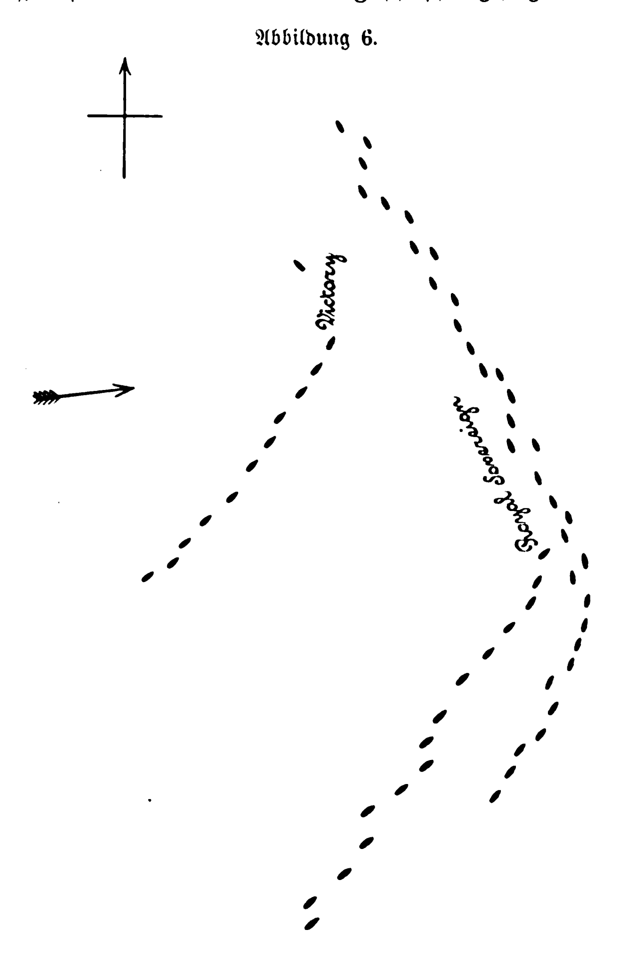
Bei Verfolgung dieses Zweckes machte Nelson eine Scheinbewegung gegen die feindliche Vorhut und mußte hierzu Kurs nach B-B. ändern, so daß seine Schiffe in eine so steile Staffel kamen, daß sie wohl eine Kiellinie genannt werden kann. Sir Charles Ekins sagt, daß die Schiffe beider englischen Linien später auf ein Signal in eine Kiellinie sackten. Collingwoods Division bildete sicherlich keine Kiellinie. Sie war höchstens eine Staffellinie parallel zu dem Teile der gegnerischen Flotte, den sie angreifen sollte. Nelsons Linie änderte mehrfach Kurs; das Logbuch der „Victory“ erwähnt ausdrücklich, daß auf die feindliche Vorhut zugesteuert wurde, die auf NzO oder NNO Kurs lag. Bei den leichten Winden muß es zum Schluß für die Schiffe unmöglich gewesen sein, Position zu halten, selbst wenn die „Victory“ Segel kürzte. Wie Admiral Colomb ausführt, wurden später einige Signale gemacht, die dazu dienten, eine Staffel, aber nicht eine Kiellinie herzustellen. Nachdem Collingwood zum Angriff geschritten war, war es für Nelsons Division nicht mehr nötig, sie vor Störungen zu schützen. Nelson hielt deshalb auf den Punkt zu, wo er die feindliche Linie durchbrechen wollte. Es kam für ihn der Moment der pell mel

battle, wo ein genaues Positionhalten nicht länger erwartet wurde, und wo „no captain could do very wrong if he placed his ship alongside that of the enemy“.

In verschiedenen englischen wie spanischen Schlachtskizzen sind die britischen Divisionen zueinander konvergierend im Moment des Angriffes dargestellt. Man kann diese Konvergenz in dem letzten Teil des Vormittags als vorhanden annehmen und sie der Rückkehr Nelsons von seinem Scheinvorstoß gegen die feindliche Vorhut zuschreiben. Collingwoods leichte Kursänderung nach B-B. verschärfte die Konvergenz.

Diese Darstellung begleitet Admiral Bridge mit nachfolgender Skizze. Sie zeigt deutlich, daß er Admiral Colombs Fußstapfen gefolgt ist.

Abbildung 6.



Die Bridgesche Schilderung rief lebhaften Widerspruch hervor, dem vor allen Admiral Freemantle Ausdruck gab. Nach vielen Auseinandersetzungen in den „Times“ veröffentlichte Admiral Freemantle in der Zentenarnummer des „United Service Magazine“ einen Artikel „Nelson's Tactics at Trafalgar“. Die Stellung der beiden Flotten beim Sichten gibt er ungefähr so wie Colomb an, die französisch-spanische Flotte

läßt er nicht S, wie Admiral Bridge, sondern SW steuern; Villeneuve läßt er das Signal zum Halsen zugleich erst 8 Uhr 30 Minuten geben. Sein Hauptargument gegen die Bridgesche und Colombsche Auffassung ist die Bedeutung des Signals Nr. 76, welches Nelson der Flotte um 6 Uhr 40 Minuten vormittags machte, um von NNO auf ONO abzuhalten. Während Bridge und Colomb behaupten, daß das Signal „Abhalten zugleich" bedeutet habe, sucht Freemantle nachzuweisen, daß es das Signal zum „Abhalten nacheinander" gewesen sei. Seine Beweisführung ist folgende:

1. Das Signal hieß: When lying to or by the wind to sail large on the course steered by the Admiral or that pointed out by signal. In den Worten „the course steered by the Admiral" habe bereits der Befehl zum Abhalten nacheinander gelegen. Vollkommen deutlich werde dies aber durch die Erklärung zu den Evolutionssignalen, wo bei Nr. 76 gesagt werde: When the fleet is to bear up in succession, and sail large, usw.

2. In Collingwoods Depeschen an die Admiralität über die Schlacht würde gesagt, daß Nelson nach dem Sichten des Feindes das Signal gemacht habe: „to bear up in two columns"; column sei zu der Zeit nur für Kiellinie gebraucht worden.

3. Collingwood habe für seine Division zwischen 10 und 11 Uhr vormittags das Signal zur Staffelbildung gemacht.

4. In dem Memorandum sei nur das Abhalten zugleich für die Lee-Division erwähnt, für die Luv-Division nicht.

Für ihn steht es danach fest, daß der Anlauf beider Divisionen in Kiellinie erfolgt ist, und er sieht mit Recht hierin nicht, wie Admiral Bridge, „a grave charge against Nelson", da die taktische Idee des Nelson Touch, einen Teil des Feindes zu überwältigen, während der andere festgehalten wird, durch die Art der Ausführung keine Einbuße erleidet. Gegen die Colombsche schematische Zeichnung (Seite 1472) von dem Anlauf, führt er außerdem noch an, daß die Nelsonsche Division bei einer derartigen Stellung beider Divisionen zueinander sich mit der Collingwoodschen beim Angriff vermischt haben würde. Aus den angegebenen Angriffszeiten der einzelnen Schiffe, die Newbolt zu benutzen versucht habe, könne man die Anlaufsformation nicht herauskonstruieren, sondern nur entnehmen, daß die Formation zum Schluß unregelmäßig gewesen sei.

Auf den Angriff selbst geht Admiral Freemantle nicht weiter ein, sondern weist die Kritik des Offiziers des „Conqueror" in Ekins „Naval Battles" über den Angriffsplan: A plan to be entirely correct must be suited to all cases als falsch zurück. Voll und ganz muß man mit dem Schlußsatz übereinstimmen: I venture to hold on the contrary, that the greatest sailor since the world began showed his genius in the refusal to be bound by any plan or formula, and that his unique characteristic was his superiority to all conventional rules of tactics, which after all, are only means by which the requisite ends are to be attained. Dies schließt eine stetige geistige Beschäftigung mit taktischen Problemen nicht aus, macht sie sogar zur Notwendigkeit.

Gewissermaßen vermittelnd zwischen diesen durch Admiral Bridge und Admiral Freemantle vertretenen Richtungen sollen 6 Aufsätze in der „Times" vom 16., 19., 22., 26., 28., 30. September über „Trafalgar and the Nelson

Touch“ from a Correspondent wirken. Unter dem Korrespondenten wird man nicht mit Unrecht den als Schriftsteller sehr bekannten und geachteten Mr. J. R. Thursfield vermuten. Die Art der Behandlung der Schlacht hat viel Aufmerksamkeit erregt, ohne ebenso wie die Ausführung von Bridge und Freemantle zu befriedigen. Während die beiden letzteren darzulegen versuchen, wie Nelson verfahren hat, will Thursfield nur klarmachen, daß er zwar nicht nach dem Buchstaben aber nach dem Sinne des Memorandums gehandelt hat. Daß er dem Sinne nach den Plan ausgeführt hat, daran ist für Thursfield kein Zweifel, denn es läge nichts vor, das auf eine solche Änderung schließen ließe, und es sei undenkbar, daß ein Charakter wie Nelson seine Unterführer ohne Kenntnis von einer Änderung der Schlachtidee gelassen habe. Collingwood selbst sage, daß die Schlacht in Übereinstimmung mit den im Memorandum niedergelegten Grundsätzen geschlagen sei. Diese Grundsätze seien das Resultat eifriger Studien der seekriegsgeschichtlichen Ereignisse und vor allem des 1781 erschienenen berühmten Werks von Clerk of Eldin „Essays on Naval Tactics“ gewesen.*) Clerk hatte in diesem Werk nachgewiesen, daß keine entscheidenden Resultate erwartet werden könnten, solange zwei Flotten in langen parallelen Linien, gewissermaßen Schiff gegen Schiff, kämpften, und daß kein Admiral seinen Gegner zu einer ernsthaften Schlacht zwingen könnte, wenn er nicht eine überlegene Macht auf einen Teil derselben konzentrierte. Die Franzosen würden in der Leeposition immer abhalten und den Angreifer lahm zu schießen versuchen. Clerk riet deshalb den Admiralen einer in Lee befindlichen französischen Flotte gegenüber nicht eine einzelne Linie, sondern zwei oder mehr Linien parallel zur Linie des Gegners und zueinander zu bilden und wenn der Feind denselben Kurs weiter steuere mit der innersten (Lee)linie über die Schlußschiffe herzufallen. Bei dem Versuch, der Nachhut zu helfen, müsse der Gegner zum Nahkampf kommen. Die Luvlinie müsse sich hierbei zwischen beide Teile der feindlichen Linie schieben. Mache der Gegner mit der ganzen Flotte Kehrt, so würde trotzdem die Aufgabe der einzelnen Division dieselbe bleiben, nur der Angriff auf die neue Vorhut erfolgen. — Der Anfang des berühmten Memorandums stimmt mit den Clerkschen Ausführungen so genau überein, daß ein Einfluß auf die Nelsonsche Schlachtidee kaum geleugnet werden wird. Thursfield sieht aber in dem Memorandum eine Weiterentwicklung der Clerkschen Idee insofern, als Nelson sich nicht darauf beschränkte, einige Schlußschiffe des Gegners mit überlegener Zahl anzugreifen, wenn der Gegner ihm die Gelegenheit böte, sondern schon vorher die Absicht kundgab, alle drei Divisionen bis auf Kanonenschußweite an die feindliche Mitte heranzuführen und dann mit der Lee-Division über den größten Teil der Nachhut herzufallen. Er schrieb diese Entwicklung dem Studium der Gefechte Rodneys in Westindien gegen de Guichen, besonders der berühmten Schlacht bei Dominica 1782 und der Schlacht Lord Howes am 1. Juni 1794 zu, sieht aber mit Recht in der Nelsonschen Idee des Durchbruchs an zwei Stellen, die er nicht dem Zufall überläßt, sondern auf die er manövriert, und des Angriffs in Staffel oder Dwarslinie gegen eine überlegene Anzahl eine Vertiefung Rodneyscher und Howescher Taktik.

*) Siehe auch Frhr. v. Maltzahn: „Theorie und Praxis in der Schlacht von Trafalgar.“ „Marine-Rundschau“ 1904, S. 887 ff.

Während Rodney und Howe noch in Wirklichkeit an der langen Linie als Gefechtsformation festhielten, habe Nelson sie als Gefechtsformation völlig verbannt. Nelson wollte den Gegner möglichst lange in Unsicherheit über seine eigentliche Absicht lassen und ihn dann in Verwirrung bringen.

Mehr als durch diese Weiterentwicklung bereits aufgetauchter taktischer Gedanken ist das Memorandum durch das Prinzip der Selbständigkeit, der Unterführer und Kommandanten in der Ausführung des Planes ein Zeugnis von Nelsons Größe. Thursfield bezeichnet die Selbständigkeit der Unterführer als das Prägnanteste in dem ganzen Memorandum. Nur ein großer Führer wird seine Unterbefehlshaber ruhigen Muts selbständig manövrieren lassen, alle anderen werden ängstlich an der Signalbefehlserteilung im einzelnen hängen. Dadurch, daß Nelson selbst seinen Unterführern Selbständigkeit gab, rechtfertigte er seine eigenen früheren Taten. Thursfield sagt nicht ganz richtig: „Thus the independent initiative of subordinate flagofficers in seperate command of divisions was something like a fixed idea with Nelson,“ denn er stempelt ein gesundes Urteil zu einer vorgefaßten Ansicht.

Auf die nun folgende Darstellung des Anlaufs (advance) und des Angriffs soll wieder ziemlich ausführlich eingegangen werden, um den Unterschied mit der Auffassung Colombs, Bridges und Freemantles klar hervortreten zu lassen. Das Ende des Anlaufs und der Anfang des Angriffs wird nach Thursfield in dem Memorandum selbst festgelegt: „The divisions of the British fleet will be brought nearly within gunshot of the Enemy's Centre — advance — the signal will most probably be made for the lee line . . . . to cut through — (attack).“ Beide werden ungefähr folgendermaßen geschildert:

Wegen seiner geringeren Stärke, 27 gegen 33 Linienschiffe, anstatt wie im Memorandum angenommen 40 zu 46, löste Nelson das vorgeschobene Geschwader auf, nachdem es mit den Fregatten zusammen erfolgreich mit dem Gegner Fühlung gehalten hatte, und machte die Lee-Division um vier, die Luv-Division um zwei Schiffe stärker, so daß die erstere 15, die letztere 12 Linienschiffe zählte.

Lee-Division: Collingwood.			
„Royal Sovereign“	1.	1.	1.
„Mars“	4.	3.	3.
„Belleisle“ . . .	2.	2.	2.
„Tonnant“ . . .	3.	4.	5.
„Bellerophon“ . .	5.	5.	6.
„Colossus“ . . .	6.	6.	4.
„Achilles“ . . .	7.	7.	7.
„Polyphemus“ . .	14.	9.	8.
„Revenge“ . . .	8.	10.	9.
„Swiftsure“ . . .	10.	11.	11.
„Defence“ . . .	12.	15.	13.
„Thunderer“ . . .	11.	13.	14.
„Defiance“ . . .	9.	12.	15.
„Prince“	15.	14.	12.
„Dreadnought“ . .	13.	8.	10.

Luv-Division: Nelson.			
„Victory“ . . .	1.	1.	1.
„Temeraire“ . . .	2.	2.	2.
„Neptune“ . . .	3.	3.	3.
„Conqueror“ . .	4.	5.	6.
„Leviathan“ . . .	5.	4.	5.
„Ajax“	7.	8.	8.
„Orion“	8.	9.	9.
„Agamemnon“ . .	9.	7.	7.
„Minotaur“ . . .	10.	10.	10.
„Spartiate“ . . .	11.	11.	11.
„Britannia“ . . .	6.	6.	4.
„Africa“	12.	12.	

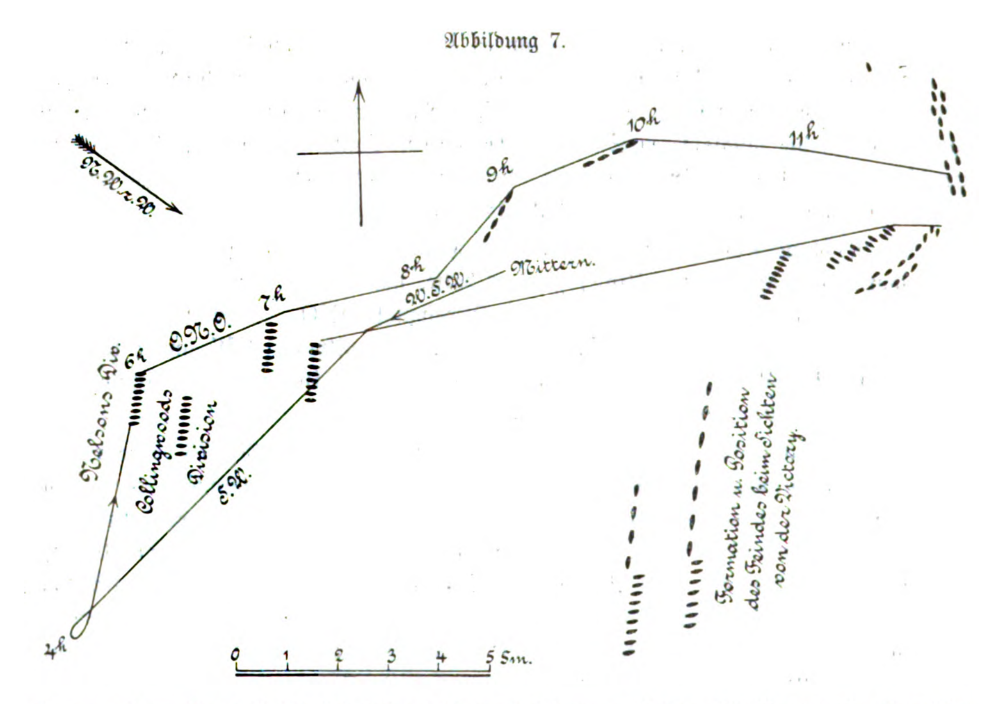
Die Zahlen bedeuten die Stellungen in der Linie nach Collingwood, nach Laughton und nach Newbolt. Jedenfalls geht aus den verschiedenen Angaben hervor, daß die Formation, ob eine Staffel oder eine Kiellinie, sehr unregelmäßig war und daß die langsameren Schiffe Mühe hatten, Position zu halten. Daß Nelson ein schnelles Anlaufen für notwendig hielt, geht aus dem Memorandum und verschiedenen Äußerungen während des Anlaufs hervor.

Nachdem Nelson beim Sichten des Feindes das Signal zur Formierung der Marschordnung (order of sailing) gegeben hatte, machte er 5 oder 10 Minuten später das viel umstrittene Signal Nr. 76 mit Kurssignal ONO. Der Wind war nach dem Logbuch der „Victory“ NWzW um 6 Uhr vormittags, NW um 7 Uhr vormittags und WNW um 1 Uhr nachmittags, während Collingwood die Windrichtung am Vormittage allgemein als westlich angibt.

Es handelt sich nun um die Frage, ob die durch Signal Nr. 76 vorgeschriebene Kursänderung gleichzeitig oder nacheinander ausgeführt werden mußte. Es ist kaum wert, lange über diese Fragen zu diskutieren. Die Evolution war ein Anlaufs-kein Angriffsmanöver; die Flotte sollte hierdurch möglichst schnell in die Angriffsposition gebracht werden. Als Nelson das Signal machte, konnte er unmöglich schon wissen, daß er gleichzeitig das Angriffssignal gab, denn das Signal wurde sicherlich gemacht, bevor der Gegner halste. Für den Anlauf waren aber besondere Manöver im Memorandum nicht vorgesehen. Es ist wohl kaum mehr als ein reiner Zufall, daß 6 Stunden vor der Schlacht für beide Divisionen ein Signal zum Abhalten, einem Manöver, das in dem Memorandum als Angriffssignal für die Lee-Division vorgesehen war, gegeben wurde. Mag das Signal „Abhalten zugleich“ oder „Abhalten nacheinander“ befohlen haben, jedenfalls war es nach Nelsons Ansicht das beste, um schnell mit dem Gegner zusammenzukommen. — Mit dieser Ausführung hat Thursfield sicherlich Recht. — Der Kurs ONO wurde nicht lange beibehalten, nach dem Logbuch der „Victory“ wurde um 8 Uhr, nach Collingwoods Journal um 7 Uhr 40 Minuten auf OzN abgehalten. Nach der Angabe der „Victory“ wurde dieser Kurs während des Anlaufs beibehalten (s. Skizze 7).

Der Gegner, der einen südlichen Kurs gesteuert hatte, begann nach Nelsons Angaben um 7 Uhr, nach Collingwoods Journal um 10 Uhr zu halsen. Die Führerschiffe konnten bei NW-Wind nicht höher als NNO liegen, lagen aber wahrscheinlich NOzN. Das Manöver des Halsens muß eine lange Zeit beansprucht haben, da der Vordermann erst halsen konnte, nachdem der Hintermann wieder an den Wind holte. Außerdem stieß aller Wahrscheinlichkeit nach die Division Gravinas, das bisherige Beobachtungsgeschwader, erst während des Manövers zum Gros. Collingwood sagt in seiner offiziellen Depesche, daß die feindliche Linie einen Bogen gebildet habe, so daß er bei leading down auf die feindliche Mitte die Vorhut und Nachhut achterlicher als querab peilte. Die folgende Skizze 8 gibt den mittleren Kurs der britischen Divisionen und des Gegners wieder. Aus ihr geht hervor, daß die Anlaufsrichtung der „Royal Sovereign“ nahezu parallel mit dem Kurse der gegnerischen Nachhut war, und derjenige der Luv-Division so parallel war, wie es der Kurs der Lee-Division und der feindlichen Vorhut gestattete. Die punktierte Linie bedeutet bei dem

Abbildung 7.



Gegner einen Kurs 7 Strich beim Winde, bei den englischen Divisionen die Angriffsbewegungen.

Was den Angriff betrifft, so fährt Thursfield fort:

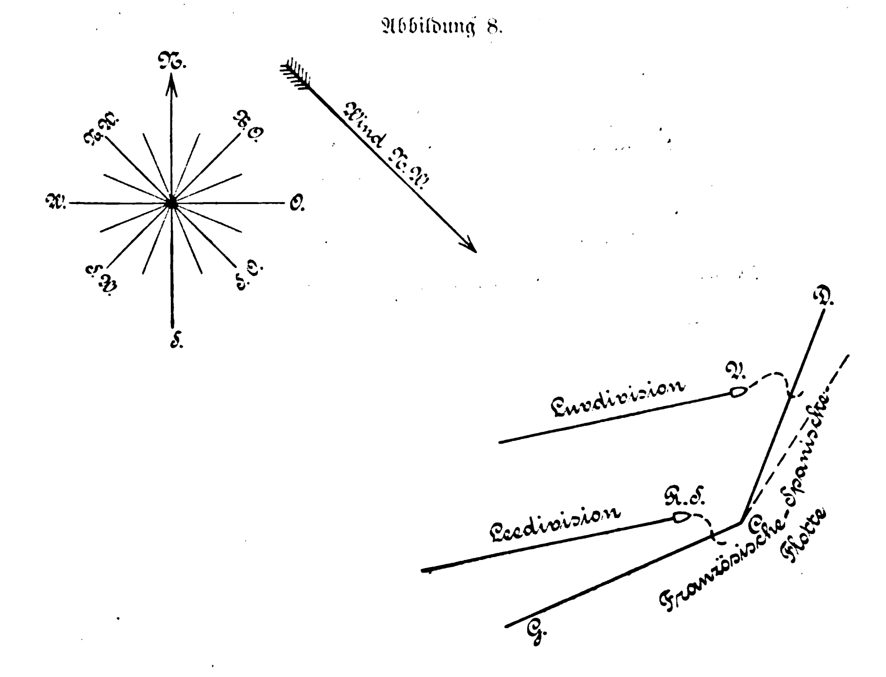
Collingwood war der unbeschränkte Befehl über die Lee-Division übertragen. Er machte daher kurz vor 11 Uhr vormittags das Signal, Staffel zu bilden und mehr Segel zu setzen, anscheinend um die schnelleren Schiffe schneller ins Gefecht zu bringen. In der Aufzeichnung Collingwoods findet sich eine Bemerkung über eine Kursänderung nach B-B., doch ist ihre Richtigkeit zweifelhaft (Freemantle nimmt sie an). Ist ein solches Signal wirklich gemacht, so wurde hierdurch die Lee-Division fast genau parallel zur Nachhut des Gegners gebracht. Eins ist jedoch sicher, daß die „Royal Sovereign“ als schneller Segler und neu gekupfert eher als die hinteren Schiffe der Division ins Gefecht kamen. Die Angriffszeiten der letzteren Schiffe lassen aber darauf schließen, daß sie keineswegs in Kiellinie direkt hinter der „Royal Sovereign“ und senkrecht zur feindlichen Gefechtslinie standen. Selbst James, der Verfechter des senkrechten Angriffs, gibt eine geringe konvergierende Richtung zu. Jedenfalls ergibt die einfachste Berechnung, daß Collingwoods Angriff nahezu in der von Nelson beabsichtigten Weise erfolgt ist.

Newbolt sagt hierüber: Die Zeiten, zu denen die einzelnen Schiffe das Gefecht begonnen haben, zeigen klar, daß sie einander nicht in Kiellinie gefolgt sein können. Obgleich die absoluten Zeiten nicht festzustellen sind, so sind doch die Zeiten vorhanden, zu denen die Schiffe nach der Eröffnung des Feuers durch die „Royal Sovereign“, „einem sehnlichst erwarteten und von jedem notierten Momente“, selbst ins Gefecht kamen. So will „Belleisle“ 8 Minuten, „Mars“ 13, „Tonnant“ 33,

„Bellerophon“ 15, „Colossus“ 20, „Achilles“ 15, „Revenge“ 10, „Polyphemus“ 50, „Defiance“ 75, „Dreadnought“ 73, „Defence“ 128 Minuten, „Prince“ erst rund 3 Stunden später das Gefecht begonnen haben. — Sind diese Zeiten wirklich genau, so würden sie allerdings die Behauptung des senkrechten Angriffs einer Kiellinie ohne weiteres über den Haufen werfen. „Revenge“ war z. B. nach Collingwoods Angabe neuntes Schiff. Es würde dann nur die Annahme übrig bleiben, daß ein Teil der Schiffe weit zurückgeblieben war und die feindliche Queue weiter nach südwärts stand, als allgemein nach der Angabe Collingwoods, daß er bei dem „leading down“ die Nachhut und Vorhut achterlicher als Dwars gepeilt habe, angenommen wird, daß also — die Angabe des Flaggkapitäns Villeneuves über die Stellung der Division Gravinas (s. S. 1471) also als zutreffender angesehen wird. Nimmt man aber an, daß Collingwood mit „leading down“ nur die Angriffsbewegung verstanden hat, so würde auch die Collingwoodsche Behauptung mit der Skizze Mahans in Einklang zu bringen sein, zumal die vorderen Schiffe der Alliierten bei dem wieder auf WNW zurückgehenden Wind auf N-Kurs gelegen haben können.

Über den Angriff der Luv-Division unter Nelson selbst führt Thursfield folgendes aus: Nelsons erste Aufgabe war, die Vorhut festzuhalten und abzuschneiden. Zu diesem Zweck machte er einen Scheinangriff gegen die Vorhut, indem er eine Zeitlang Kurs nach Norden änderte. Dann wendete er wieder nach Steuerbord zurück,

Abbildung 8.



eröffnete mit der „Victory“ 25 Minuten nach Mittag das Feuer (20 Minuten später als „Royal Sovereign“) passierte das Flaggschiff des Admirals Villeneuve am Heck und legte sich neben die „Redoutable“. Die ursprüngliche Anlaufsrichtung bildete nach dem Logbuch der „Victory“ einen Winkel von 5 Strich nach der feindlichen

Kursrichtung. Durch seine Bewegung nach Norden ließ Nelson den Gegner im Zweifel, wo er angreifen wolle und brachte so die beabsichtigte Wirkung der Überraschung und Verwirrung zustande. Eine ernstliche Absicht, die Vorhut anzugreifen, scheint Nelson trotz seines von „Euryalus“ angegebenen Signals an Collingwood: „I intend to push or go through the enemy's line to prevent them from getting into Cadiz“ nicht gehabt zu haben. Hierdurch wäre die Mitte frei geworden und hätte sich gegen Collingwood wenden können. Der ganze Plan des Memorandums wäre umgeworfen worden.

Thursfield kommt somit zu dem Schluß, daß Nelson den Plan seines Memorandums, soweit es die Verhältnisse irgend zuließen, ausgeführt hat.

Newbolt, den Thursfield vielfach benutzt, gibt in „The Year of Trafalgar“ folgende Darstellung von der Schlacht (Skizze 9).

Abbildung 9.

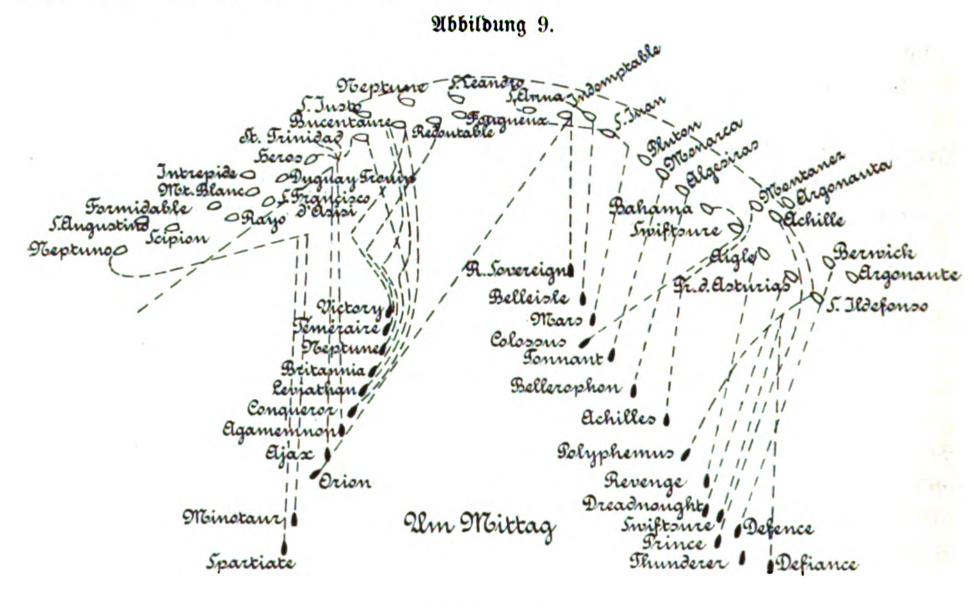
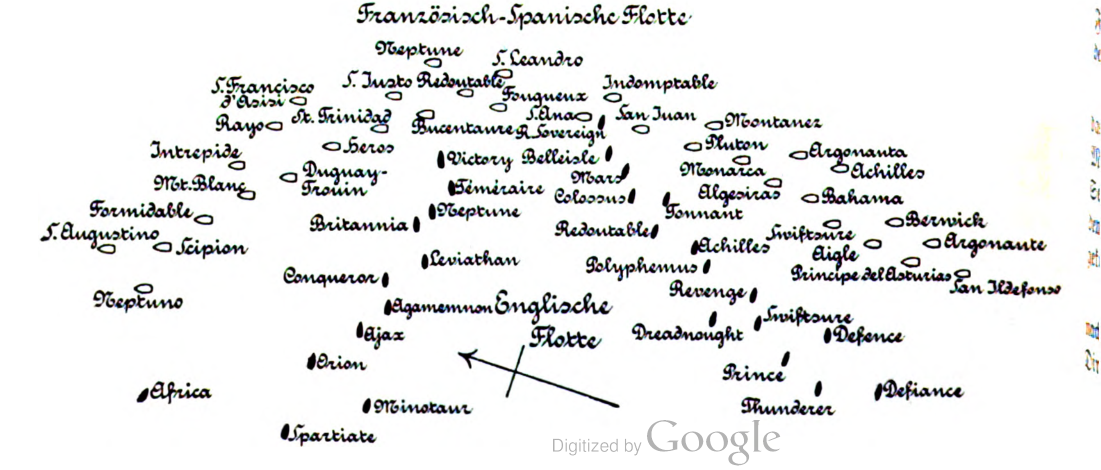


Abbildung 10.



Der Anlauf ist nach Newbolt dagegen zweifellos zunächst in Kiellinie erfolgt. Als letzte der neuen Darstellungen sei noch die Skizze aus Nelsons Last Campaign von Rear-Admiral S. Eardley-Wilmot wiedergegeben, der ebenso wie Newbolt keinen genügenden Beweis dafür finden kann, daß der Anlauf in einer Staffel erfolgte. Sie unterscheidet sich von der Newboltschen im wesentlichen durch die Lage der beiden alliierten Flotten und scheint wohl die richtigere Lage wiederzugeben. (Abbildung 10.)

IV. Besprechung.

1. Der Schlachtplan.

Nelsons Plan offenbart die alte Wahrheit, daß ein Führer, der siegen will, bestrebt sein muß, der Schlacht eine bestimmte Tendenz zu geben und dem Gegner seinen Willen aufzuzwingen. Er wird deshalb in der Regel der Angreifer sein und den größeren Verlust, den jeder Angriff mit sich bringt, zunächst in den Kauf nehmen. Der Plan ist aber auch ein Beweis, daß selbst ein taktisches Genie seine Pläne allmählich herausarbeitet und des eifrigen Studiums seekriegsgeschichtlicher Ereignisse nicht entbehren kann. Rodneys Durchbruchsversuche gegen de Guichen in Westindien sowie Howes Angriff in Dwarslinie in der Schlacht am 1. Juni 1794 hatte Nelson gezeigt, daß eine solche taktische Absicht dem Gegner nicht zu früh kundgegeben werden darf, damit er ihr nicht mehr oder nur noch in Überstürzung begegnen kann. Nelson will deshalb in der Marschordnung bis zur Kanonenschußweite bleiben. Das ist eine Richtschnur, der auch die heutige Taktik ebensogut wie vor hundert Jahren folgen kann.

Das Grundprinzip Nelsonscher Taktik war in allen Schlachten: Festhalten eines Teils des Gegners und Überwältigen des anderen mit überlegener Zahl. Da dies mit einer langen Linie nicht möglich ist, wird die Flotte in drei Geschwader (in der Schlacht zwei) geteilt. Die ursprüngliche Einteilung ist aber besonders beachtenswert, besonders die Rolle, die dem advanced squadron zugedacht war. „Des Feindes Form zerbrechen unter Opferung der eigenen, das ist die Quintessenz der Taktik von Trafalgar,“ sagt Admiral Frhr. v. Maltzahn in seiner Abhandlung: „Theorie und Praxis in der Schlacht von Trafalgar“.

Die Konzentration der Kräfte auf einen Teil des Gegners mit gleichzeitigem Festhalten des anderen Teils wird sich auch heute noch durchführen lassen und von demselben Erfolge begleitet sein.

Das Prägnanteste an dem Plan ist, wie Mr. Thursfield mit Recht betont, das Prinzip der Selbständigkeit der Unterführer in der Ausführung der ihnen in dem Memorandum zugedachten Aufgaben. Durch die tatsächlichen Verhältnisse ist diese Selbständigkeit noch größer geworden, als in dem Plan vorgesehen war. Aber aus dem Bericht Collingwoods geht hervor, daß ihm dieses gar nicht zum Bewußtsein gekommen ist, lediglich weil er die Ideen seines Führers erfaßt hatte.

Ein solches Verhältnis zwischen Führer und Unterführer ist das Ideal, dem nachgestrebt werden muß. Eine große Flotte kann vom Führer nur geistig und mit Direktiven, nicht mit Befehlen gefechtstaktisch richtig geleitet werden.

2. Die Streitkräfte.

Die englische Flotte, mit der Nelson die Trafalgar-Schlacht schlug, bestand aus 27 Linienschiffen, 4 Fregatten und 2 Sloops. Unter den Linienschiffen waren 7 98/100-Kanonen-, 1 80-Kanonen- und 16 74-Kanonen-Schiffe. Von den 98/100-Kanonen-Schiffen standen 4 in der Luv-, 3 in der Lee-Division, und zwar in der Luv-Division in der ersten Hälfte, in der Lee-Division in beiden Hälften. Würde diese Stellung als sicher angenommen werden können, so würde man daraus schließen, daß Nelson von Anfang an erwartete, mit seiner Division in einer der Kiellinie ähnlichen Formation auf die feindliche Linie zu stoßen. 100-Kanonen-Schiffe hatten zu der Zeit bereits den 74-Kanonen-Schiffen wegen ihrer größeren Beweglichkeit Platz machen müssen und wurden nur noch als Admiralsschiffe gebaut. Einen Vorteil hatten sie aber wie Sir Philipp Watts in seinem Vortrag vor der Institution of Naval Architects in diesem Sommer sagte: sie konnten dem konzentrischen Feuer beim Angriff in Kiellinie auf eine Kiellinie besser standhalten.

Die Armierung eines 74-Kanonen-Schiffes bestand aus achtundzwanzig 32-Pfündern auf der unteren, dreißig 24-Pfündern auf der oberen und sechzehn 9-Pfündern auf der Kampagne und der Back. Für den Buganlauf waren die Schiffe, wie alle Segelschiffe, nicht sehr geeignet. Die höchste Schußentfernung der 32- und 24-Pfünder bei 8° Elevation war rund 2000 bis 2500 Yards; die Nelsonschen Schiffe waren etwa 20 Minuten lang einer überwältigenden Artillerie ausgesetzt. Wie groß die Durchschlagskraft auf diese Entfernung war, ist leider nicht bekannt. Sir Philipp Watts gibt die eines 24-Pfünders bei close quarters auf 5 Fuß Eichen an, während die Schiffswände etwa 2 Fuß dick waren. Auf weitere Entfernung wurde zunächst versucht (besonders seitens der Franzosen), die Takelage wegzuschießen, um später zum Enfilierfeuer kommen zu können.

Die französische Flotte, aus 33 Linienschiffen, 3 Fregatten und 2 kleineren Schiffen bestehend, war der englischen nicht nur an Zahl (20 Prozent), sondern z. T. auch an Schiffsgröße überlegen. Sie zählte ein 130-Kanonen-, drei 100/112-Kanonen-, fünf 80-Kanonen-, zwölf 74-Kanonen- und ein 64-Kanonen-Schiff, die 74-Kanonen-Schiffe waren außerdem mit achtundzwanzig 36-Pfündern an Stelle der englischen 32-Pfünder im unteren Deck armiert. Nelson konnte also seine Angriffstaktik nicht auf einer überlegenen Schiffszahl oder auf überlegenen Schiffen, sondern lediglich auf der besseren Durchbildung und Leistungsfähigkeit seiner Schiffe aufbauen.

3. Die Schlacht.

a) Die Anfangsstellung.

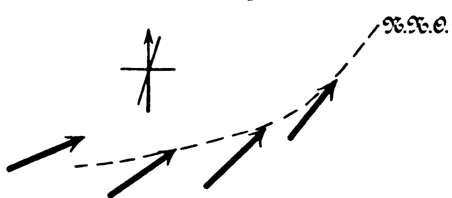
Über die ursprüngliche Anfangsstellung und den Anfangskurs der englischen Flotte bestehen Zweifel von Bedeutung nicht. Die Flotte ging gegen 6 Uhr beim Sichten des Feindes auf NNO an den Wind in zwei Kolonnen. Der Abstand vom Gegner betrug 10 bis 12 Seemeilen in den Peilungen O—OSO. Viel zweifelhafter ist der Kurs der alliierten Flotte. Am wahrscheinlichsten ist es, daß die Flotte um 6 Uhr bereits SW-Kurs steuerte, da nach den französischen Berichten Villeneuve die getrennten Kolonnen schon in der Nacht auf die Leekolonne sammeln ließ und bei

Hellwerden die Bildung der Gefechtskiellinie am Winde (WNW) befahl. Die auf Seite 1472 wiedergegebene Colombsche Skizze der Anfangsposition kann wohl als richtig angesehen werden.

b) Die erste Bewegung zur Schlacht.

Nach den meisten Nachrichten gab Nelson das Signal Nr. 76, abzuhalten auf ONO-Kurs, kurz vor 7 Uhr vormittags; Collingwood nennt hierfür 7 Uhr 40 Minuten vormittags. Die viel umstrittene Frage, ob durch das Signal „Abhalten zugleich" oder „Abhalten nacheinander" befohlen sei, wird im Freemantleschen Sinne zu beantworten sein, daß beide Kolonnen Kiellinie bildeten. Auffallend ist es, daß sich die Untersuchungen nicht mehr mit der Zeit beschäftigt haben, zu der das Signal gegeben wurde: Wurde es vor oder nach dem Beginn des Halsens der alliierten Flotte gegeben? Die Angaben über die Zeit dieses Manövers schwanken sehr. Nelson hat 7 Uhr für den Beginn eingetragen. Ein spanischer Schlachtbericht nennt 6 Uhr 30 Minuten, der französische 8 Uhr 30 Minuten, Collingwood 10 Uhr. Vom taktischen Standpunkt müßte eigentlich angenommen werden, daß Nelson das Signal zum Abhalten auf ONO erst gemacht hat, als der Gegner bereits mit dem Halsen begonnen hatte, denn der Kurs ONO und auch O würde bei dem Beharren des Feindes auf SW-Kurs kein guter Anlaufskurs gewesen sein, wie eine Verlängerung der Colombschen Zeichnung (Seite 1472) leicht zeigt. Der Angabe der französischen Quelle 8 Uhr 30 Minuten und derjenigen Collingwoods 10 Uhr 9 Minuten beziehen sich wahrscheinlich auf den Zeitpunkt, wo das Zentrum und die Nachhut das Manöver des Halsens begannen. Das Manöver allein beanspruchte für 33 Schiffe rund 3 Stunden, mit dem Aufmarschieren noch mehr, wie Colomb und Thursfield nachweisen. Es konnte aber wohl in 3 Stunden die Nachhut, Gravinas Geschwader, beginnen, wenn man wiederum dem spanischen Bericht traut,*) daß Villeneuve, um das Manöver des Halsens abzukürzen, das Signal machte, daß das Führerschiff jeder Kolonne selbständig an den Wind gehen, d. h. der anderen Kolonne nicht im Kielwasser folgen sollte. Es erklärt sich dann auch die Art der Gefechtslinie der allierten Flotte auf NNO-Kurs, die teilweise wie eine doppelte Linie aussah. Wie Admiral Bridge sagt, bildete die feindliche Linie ein string of group of ships. Die Linie hatte also ungefähr folgende Gestalt:

Abbildung 11.



Collingwood, dessen Linie ursprünglich nahezu parallel der feindlichen Nachhut gelegen hatte, wie Thursfield und Colomb wohl richtig annehmen, mußte deshalb gegen 11 Uhr vormittags versuchen, eine Staffel zu bilden, um die eigenen

*) Nicolas Despatches, Bd. VII, S. 288.

**) Ebenda, S. 285.

Nachhutschiffe mehr heranzubringen. Gleichzeitig findet dann auch die Bewegung nach B-B. kurz vor dem Angriff, den Thursfield als unwahrscheinlich annimmt, eine Erklärung. Eine Schlacht aus den in den Journalen angegebenen Zeiten herauskonstruieren zu wollen, hat entschieden viel gegen sich. Doch scheint ein genauer kritischer Zeitvergleich viel zur weiteren Aufklärung beitragen zu können. Newbolt hat aus den Angriffszeiten der einzelnen Schiffe der Leelinie im Vergleich mit der Zeit der Feuereröffnung der „Royal Sovereign" der Behauptung, daß der Angriff in Kiellinie und rechtwinklig erfolgt sei, einen argen Stoß gegeben.

c) Die letzte Stellung vor dem Angriff.

Die Collingwoodsche Linie hat ohne Zweifel versucht, eine Staffel St-B. zu bilden, bevor sie zum Angriff schritt. Durch dieses Manöver und die Schwenkung nach B-B. blieb der Schneidungswinkel mit der feindlichen Kursrichtung weiter ein günstiger. Er war auf keinen Fall ein senkrechter, sondern höchstens ein solcher von 3 Strich.

Die Nelsonsche Division machte gegen 11 Uhr einen Vorstoß gegen die feindliche Vorhut. Dadurch wurde die ursprüngliche Angriffsrichtung von rund 6 Strich etwas gemildert und gleichzeitig die hinteren Schiffe näher herangebracht; der eigentliche Angriff erfolgte allerdings senkrechter, wie dies auch aus der Zeichnung Newbolts (S. 1482) hervorgeht.

d) Der Angriff selbst.

Mit dem Angriff selbst hörte die eigentliche Taktik auf. Die von Nelson beabsichtigte Pell-mell battle wurde herbeigeführt und bis zur völligen Vernichtung des Gegners durchgeführt.

e) Schlußfolgerung.

Das Resultat der vorstehenden Untersuchungen, kurz zusammengefaßt, ergibt folgendes Bild von der Trafalgar-Taktik:

1. Nelson hat den ursprünglichen Plan, den er in dem Memorandum für den Angriff von luvwärts niedergelegt hat, soweit es die tatsächlichen Verhältnisse gestatteten, zur Ausführung gebracht.
2. Der Anlauf der Luv- und Lee-Division erfolgte zunächst in einer Kiellinie. Dieser Anlauf hat nichts mit dem im Memorandum erwähnten gleichzeitigen Abhalten der Schiffe der Lee-Division zum Angriff zu tun.
3. Die Anlaufsrichtung der Lee-Division war nahezu parallel der im Manöver des Halsens begriffenen Nachhut und bildete nur einen Winkel von etwa 3 Strich mit ihr, als zum Angriff vorgestoßen wurde. Die Kiellinie der Lee-Division war während des Anlaufs von Collingwood zu einer steilen Staffel St-B. achteraus gemacht.
4. Die Anlaufsrichtung der Luv-Division bildete einen Winkel von 6 Strich mit der feindlichen Linie. Die Division blieb während des Anlaufs in Kiellinie.
5. Die alliierte Flotte halste in der Zeit von 7 bis 11 Uhr vormittags und ging kolonnenweise an den Wind, so daß eine gekrümmte Linie von einzelnen am Winde auf NNO-Kurs liegenden Divisionen entstand.

v. U.



Das Unterwasserboot im Kriege.

(Mit 1 Abbildung.)

Daß man im Seekriege der Zukunft mit dem Unterwasserboote in höherem Grade zu rechnen haben wird, als dies bisher erforderlich erschien, unterliegt wohl kaum noch einem Zweifel. Nachdem zuerst Frankreich, dann auch England und Amerika die Verwendungsfähigkeit des Unterwasserbootes in verschiedener Gestalt und Einrichtung untersucht und daraufhin diese Boote in größerer Anzahl in ihre Flotten eingestellt haben, erwächst daraus auch für uns die Verpflichtung, mit dem Unterwasserboote zu rechnen. Daß dieses auch von seiten unserer Marineleitung neuerdings geschieht, geht schon daraus hervor, daß jetzt auch bei uns Versuche mit einem neuen Typ angestellt werden sollen. Bei dem bisherigen Mangel und den immerhin dürftigen Nachrichten, welche über die Versuche des Auslandes in die Öffentlichkeit gelangt sind, wird aber jeder Beitrag über praktische Erfahrungen anderer Marinen in dieser Frage willkommen sein.

In dem diesjährigen Junihefte der „Proceedings of the U. S. Naval Institute“ findet sich nun eine Studie des amerikanischen Kapitänleutnants Hoff über „the submarine as an enemy“, welche jedenfalls ein Bild von den Erfahrungen gibt, die die Vereinigten Staaten mit ihren Holland- und Lake-Booten gemacht haben. Wenn diese Arbeit auch viel Unwahrscheinliches, ja Unmögliches, und manche Widersprüche und Willkürlichkeiten enthält, so bestätigt sie doch im großen die geringe Einschätzung, welche, wie auch früher schon aus der Presse bekannt geworden ist, die amerikanischen Seeoffiziere ihren jetzigen Bootstypen geringen Deplacements zuteil werden lassen. Und wenn der Verfasser sagt, seine Kenntnis der Unterwasserboote sei „purely second hand“ und seine Besprechung des Gegenstandes müsse mit Rücksicht auf seine Unkenntnis und in der Hoffnung auf Belehrung eines Besseren aufgenommen werden, so liefern seine Ausführungen doch einen Beweis dafür, daß er sich nicht nur mit dem Gegenstande eingehend beschäftigt hat, sondern daß sie sich auch auf die Erfahrungen stützen, welche man in der Marine der Vereinigten Staaten bereits gewonnen hat. Er will zur Diskussion über die Frage anregen als dem einzigen Wege, um bei dem Mangel aller praktischen Erfahrungen im Kriege selbst und bei den wenigen Erfahrungen, welche auch die Friedensübungen bis jetzt gezeitigt haben, Mittel und Wege ausfindig zu machen, „um diesem tückischesten aller Feinde zu begegnen.“ Diesen Untersuchungen zu folgen, erscheint auch für denjenigen interessant und lohnend, welcher der Frage früher fremd gegenübergestanden hat.

Verfasser beginnt damit, die allgemeinen Eigenschaften der Unterwasserboote zu untersuchen, und stellt zunächst fest, daß sie lediglich Hafenfahrzeuge und als solche Hilfswaffen sind. Sollten sie sich dereinst zur Größe seegehender Fahrzeuge entwickeln, was ihre Unsichtbarkeit jedenfalls wesentlich beeinträchtigen würde, so würden sie ein Problem vorstellen, mit welchem man sich vorerst noch nicht zu beschäftigen braucht. Auch die besten bisher konstruierten „Subs“, wie Verfasser nach dem schon eingerissenen

Sprachgebrauche kurz die Unterwasserboote bezeichnet, leiden an folgenden wesentlichen Mängeln:

1. geringe Geschwindigkeit,
2. hohes Gewicht im Vergleiche zum Rauminhalt,
3. Unfähigkeit, die Entfernung zu erkennen, bzw. zu schätzen, außer etwa bei glattem Wasser,
4. Ungeschicklichkeit in allen Bewegungen, beim Untertauchen, beim Drehen und bei Fahrtänderungen,
5. Unfähigkeit, unter Wasser den Strom zu berücksichtigen,
6. Sichtbarkeit des Turmes oder des Periskops bei Tage,
7. Verletzbarkeit durch Geschützfeuer.

Die Geschwindigkeit hat noch nicht auf mehr als 8 Knoten gebracht werden können. Das hohe Gewicht des Schiffskörpers, hervorgerufen durch die Rücksicht auf den Wasserdruck, beschränkt den Innenraum und damit die Wohnlichkeit sowie die Vorratsräume für Brennmaterial, Proviant usw. Demgemäß seien jetzt 50 Seemeilen die größte Entfernung, auf welche die Boote unter den Verhältnissen des Krieges von ihrer Basis aus operieren könnten, und ihre Bewohnbarkeit im Kriege (warhabitability) reiche nicht auf mehr als 24 Stunden.

Über das Sehvermögen der Unterwasserboote sei man zwar noch verschiedener Ansicht, und speziell gegen das leichte Beschlagenwerden der Periskope gebe es Abhilfsmittel. Nichtsdestoweniger aber wisse jeder, der einmal durch ein Zwischendecksfenster geblickt habe, über welches alle Augenblicke die See hinaufschlage, wie weit das Erkennungsvermögen von dem Kommandoturme eines Unterwasserbootes reichen könne bei nur etwas Seegang oder Dünung, geschweige denn in der Nacht einem abgeblendeten Schiffe gegenüber. An dieser Stelle mag sogleich erwähnt werden, daß Verfasser weiterhin die einzelnen Fälle untersucht, in welchen es auf das Schätzen der Entfernung ankommt. Wer aber selbst erfahren hat, wie ungeheuer ungenau die Entfernungsschätzung von einem Boote aus, ja sogar von einem Torpedoboote aus, ausfällt, wird diesen Ausführungen des Verfassers nur ganz besonders beipflichten können. Wie wir später sehen werden, denkt er sich den Angriff mit einem Unterwasserboote so, daß dieses auf eine Entfernung von nicht weniger als 5000 Yards (4500 m) — wegen der Gefahr des Gesehen- und Beschossenwerdens — Kurs und Fahrt des Gegners schätzt, dann untertaucht und nun in einer mittels Gyroskops eingestellten Fahrtrichtung losdampft, bis es den Gegner vor sich hat und zu Schusse kommt. Bei Tage kann es das Periskop auf nähere Entfernung nicht verwenden, weil dieses weggeschossen wird, und bei Nacht kann es ohnehin nicht sehen! Wie groß demnach die Treffchancen sein werden, d. h. die Chancen, auf den Gegner überhaupt zum Schuß zu kommen, wird man unschwer ermessen können.

Die Manövrierfähigkeit wenigstens der amerikanischen Unterwasserboote scheint keine große zu sein: denn der Verfasser nennt sie fortwährend sluggish, träge und ungeschickt. Bei Verwendung des Gyroskops soll es zwar gelingen, unabhängig von einem Kompaß geraden Kurs zu steuern: es ist aber klar, daß man dabei — im untergetauchten Zustande immer — den Strom weder erkennen noch berücksichtigen kann.

Die Erkennbarkeit des Periskops oder des Kommandoturmes bei Tage ist sehr groß: auf 5000 Yards kann man sicher darauf rechnen.

Die Verletzbarkeit des Unterwasserbootes durch Geschützfeuer ist eine große, wie durch Versuche vor Manila gegen eine entsprechende Scheibe, welche sich im eben untergetauchten Zustande befand, festgestellt worden sein soll. Man muß damit rechnen, daß die Explosion einer Brisanzgranate in der Nähe eines mit aufgeschobenem Periskope fahrenden Unterwasserbootes diesem die Nähte öffnet.

Nach diesen Erwägungen kommt man zu dem Schlusse, daß der einzige wirkliche Vorteil des Fahrzeuges, gewissermaßen seine einzige Waffe, in seiner Unsichtbarkeit besteht, und es soll nun untersucht werden, mit welchen Mitteln es am besten bekämpft werden kann. Verfasser spricht dabei von vornherein die Ansicht aus, daß Wachboote — pickets —, Fernbleiben (keeping away) und Abblenden die besten Mittel sind.

Unterwasserboote bei dem Angreifer?

Wenn auch bei dem Unterwasserboote, wie bei anderen Hafenfahrzeugen, der gegebene Verwendungsbereich auf der Seite des Verteidigers liegt, so fordern doch auch manche solche Boote für die angreifende Flotte. Man will sie dann kurz vor der Aktion von besonders dafür konstruierten Fahrzeugen ablaufen lassen oder von mit entsprechenden Einrichtungen versehenen Transportschiffen aussetzen, um sie an der Schlacht teilnehmen zu lassen. Andere wollen sie einer blockierenden Flotte, welche eine Hilfsbasis in der Nähe hat, zugeteilt wissen, und sie dann von dieser aus gegen den blockierten Hafen operieren lassen. Hiermit wäre nach Ansicht des Verfassers die Verwendungsmöglichkeit der Fahrzeuge in der Offensive erschöpft. Wie stellt sich nun aber die Ausführung dar? Selbst wenn die technischen Schwierigkeiten des Ablaufenlassens oder Aussetzens der Fahrzeuge zu überwinden sind, so braucht man sich doch nur die Geschichte des einsetzbaren Torpedobootes zu vergegenwärtigen, um sich über die geringen Erfolgsaussichten klar zu werden. Dazu kommt aber noch, daß die Unterwasserboote langsamer und schwerer sind als ihre Vorgänger, und daß sie mit ihrer Besatzung an Bord gewissermaßen „versiegelt“ zu Wasser gebracht und in diesem Zustande verbleiben müssen, bis sie wieder eingesetzt werden — wenn man sie überhaupt wiederfindet!

Angenommen, die Annäherung des Feindes wäre durch Funkspruch bekannt geworden, so müssen sie wenigstens 10 Seemeilen vor dem Zusammentreffen ausgesetzt werden, um zu rechter Zeit gefechtsklar zu sein. Ihre geringe Geschwindigkeit verhindert sie aber, ihren Schiffen im Gefechte zu folgen, und sie würden, wegen ihres schlechten Sehvermögens, in der Schlacht selbst dem Freunde nicht minder gefährlich sein wie dem Feinde. In der Nacht könnten sie in dieser Weise am Gefechte überhaupt nicht teilnehmen und am Tage müßten sie, um überhaupt sehen zu können, sich so sehr exponieren, daß sie für die feindliche Artillerie eine ausgezeichnete Scheibe bilden würden. In dieser Verwendung seien also Unterwasserboote nach Admiral Bridges Ausspruch „nichts als lahme Torpedoboote“.

Die zweite Verwendungsart in der Offensive — gegen den blockierten Hafen — ist dagegen eher denkbar, vorausgesetzt, daß die eigene Basis sich nahe genug befindet. Man muß dabei jedoch auch wieder annehmen, daß die Einfahrt zum Hafen gegen

das Eindringen von Unterwasserbooten gesperrt sein wird. Reihen von kleinen Elektrokontaktminen und vorgezogene Netze, schließlich auch in tiefen Einfahrten ein System von bis 40 Fuß (12 m) hochgeführten Steindämmen würden genügen, um das Eindringen zu verhindern. Unterwasserboote könnten untergetaucht und in der Nacht Gegenminen nicht auslegen und wenn sie zu diesem Zwecke auftauchten, so würden sie unzweifelhaft von den Wachbooten unbrauchbar gemacht oder zum Sinken gebracht werden. Eine in ihrer Nähe explodierende Mine würde vollends ihr Schicksal besiegeln.

Eine dritte Verwendungsart in der Offensive ließe sich noch denken, nämlich diejenige als Wachboot einer blockierenden Flotte bei Nacht. In solchem Falle könnte das Unterwasserboot auf ein Schiff der etwa ausbrechenden Flotte stoßen: bei der Langsamkeit des Subs würde der Gegner aber bald aus seinem Bereiche heraus sein. Auf alle Fälle müßte aber noch ein Mittel zur Verständigung zwischen dem bewachenden Boote und dem Gros erfunden werden.

Indem der Verfasser erklärt, daß hiermit die Fälle der Verwendung von Unterwasserbooten in der Offensive erschöpft seien, stellt er die Frage: Ist diese Rolle des Bootes etwas wert? Man muß hier immer berücksichtigen, daß seinen Äußerungen die gegenwärtige Entwicklung des amerikanischen Unterwasserbootes bzw. seine — des Verfassers — Kenntnis dieser Entwicklung zugrunde liegt, und daß man immerhin anderswo weitergekommen sein mag. Indessen, rein theoretisch betrachtet, erscheint die Auffassung doch wohl berechtigt, daß man von dem Unterwasserboote in der Offensive sich so lange keine Erfolge versprechen kann, wie es nicht gelingt, ihm größere Selbständigkeit, Schnelligkeit und Sehfähigkeit zu verleihen und darum war man auch — nebenbei gesagt — vollkommen im Rechte, wenn man von vornherein die Nachrichten von der Mitwirkung japanischer Unterwasserboote in der Tsushima-Schlacht, einem noch dazu unter so ungünstigen Wetterverhältnissen ausgefochtenen Bewegungskampfe, für ein Märchen hielt.

Das Unterwasserboot bei dem Verteidiger.

Auf der Seite des Blockierten dagegen stellt das Unterwasserboot, besonders wenn es in größerer Zahl vertreten ist, eine ernste Drohung dar, mit welcher der Angreifer rechnen muß. Hier darf der letztere nichts außer acht lassen, um seine Linienschiffe zu sichern. Denn die Seeherschaft darf nicht dem Bestreben, dem blockierten Hafen nahe zu bleiben, geopfert werden. Wenn die blockierende Flotte keinen Stützpunkt, keine Hilfsbasis in solcher Nähe des blockierten Platzes besitzt, daß sie bei ausreichender Bewachung des letzteren durch vorgeschobene Kreuzer ihre Linienschiffe noch rechtzeitig vom Stützpunkte aus gegen den ausbrechenden Gegner heranbringen kann, wenn sie also genötigt ist, sich im offenen Wasser vor dem blockierten Hafen zu halten, so muß sie Maßnahmen treffen, um sich gegen die Unterwasserboote des Blockierten zu sichern. Für diesen Fall nun denkt sich der Verfasser den Hergang folgendermaßen: Eine Bewachungskette, bestehend aus Kreuzern und Wachbooten, ist möglichst nahe an den Hafeneingang vorgeschoben. Sie patrouilliert dort und soll, außer der Beobachtung der eingeschlossenen größeren Schiffe, gegen Torpedobootsangriffe und Unterwasserboote sichern. Die Kreuzer verändern ihren Ort häufiger, damit die Unterwasserboote, welche untergetaucht auslaufen, sie nicht auffinden können. Im Falle eines Angriffes durch

solche laufen die Kreuzer mit etwa 18 Knoten Fahrt seewärts und haben hierbei Gelegenheit, etwa gleichzeitig mit den Unterwasserbooten angreifende Torpedoboote abzuschießen. Bei Tage halten sich die blockierenden Linienschiffe mit den diensthabenden Torpedobooten und Hilfsschiffen etwa 25 Seemeilen vom Hafen auf und dampfen dort auf und ab, mit wechselnden Kursen, damit etwa ungesehen ausgelaufene Unterwasserboote ihren Kurs nicht vorher darauf einrichten können. Die Linienschiffsformation ist von Wachbooten umgeben, welche auf Unterwasserboote achten. Die nicht diensthabenden Torpedobootskräfte und Hilfsschiffe halten sich noch weiter in See. Die Entfernung von 25 Seemeilen ist mit Rücksicht darauf gewählt, daß feindliche Unterwasserboote, welche der vorgeschobenen Bewachungslinie durch Unterwasserfahrt entgangen sind, nach 25 Seemeilen Fahrt (3 Stunden) wieder auftauchen müssen, um sich zu orientieren, wobei sie dann entdeckt und schon dadurch unschädlich gemacht werden. Verfasser ist der Ansicht, daß in dieser Weise der Angriff von Unterwasserbooten bei Tage aussichtslos gemacht werden würde.

Bei Nacht liegen dagegen die Dinge anders. Ein Nachtangriff von Unterwasserbooten hat große Chancen, wenn die Boote nahe genug herankommen können. Dagegen schützt sich die blockierende Flotte am besten dadurch, daß sie weiter abbleibt, etwa 50 Seemeilen, also bei 10 Knoten Fahrt 2½ Stunden von ihrer Tagesstation. Diese Entfernung ist basiert auf der Leistungsfähigkeit der Unterwasserboote: 8 Knoten Geschwindigkeit und 40 Seemeilen Unterwasserfahrt. Die Unterwasserboote könnten diese Grenze auf zweierlei Art erreichen: sie können bei Tage untergetaucht 5 Stunden auslaufen, den Eintritt der Dunkelheit abwarten und den Rest der Entfernung halbuntergetaucht (awash) zurücklegen, wobei aber die Turmwelle sehr sichtbar ist, oder sie können in der Dunkelheit untergetaucht auslaufen, bis sie die Vorpostenlinie passiert haben, dann halbuntergetaucht weiterfahren bis ungefähr 50 Seemeilen und hierauf wieder unter Wasser mit ausgeschobenem Periskop den Gegner suchen; denn mit dem Erreichen der 50 Meilengrenze ist dieser noch immer nicht gefunden, selbst nicht von vielen Booten, weil er sich in Bewegung hält. Ein Nachtangriff auf solche Entfernung bedeutet aber zugleich, daß der Rückweg im ausgetauchten Zustande gemacht werden muß, ohne eigene Verteidigungsfähigkeit gegen die feindlichen Wach- und Vorpostenfahrzeuge. Übrigens könnte die blockierende Flotte sich auch ebensogut auf 70 Seemeilen vom Hafen aufhalten, in welchem Falle sie gegen Unterwasserbootsangriffe sicherer sein würde als gegen andere Unfälle. Die vorgeschobene Blockadepostenlinie würde sich bei Nacht so weit nach See zu halten haben, daß sie außerhalb der Scheinwerferwirkung des Verteidigers bleibt: sie wird auch dann auslaufende Unterwasserboote immer noch entdecken können, weil diese, wenn nur der Turm oder das Periskop ausgetaucht sind, eine sichtbare Fahrtwelle zeigen, sobald sie einige Fahrt laufen. Überdies genügt ein guter Treffer, um ein Unterwasserboot zum Sinken zu bringen. Wenn aber die Vorpostenkette kurz vor Tagesanbruch näher an den Hafen herangeht, so hat sie noch sehr wohl Chancen, Boote abzufangen, welche von einem Angriffe zurückkehren.

Das beste Mittel, die Flotte gegen Unterwasserbootsangriffe zu schützen, ist also, sie gut bewacht außerhalb des Aktionsradius der Boote zu halten.

Wachboote.

Sie sind die Augen und Fühler der Flotte, und an keiner Stelle für diese von größerem Werte als gegenüber den Unterwasserbooten. Sie müssen in ausreichender Zahl vorhanden und von einem geeigneten Typ sein. In letzterer Beziehung sind nach den bisherigen Erfahrungen Torpedobootzerstörer geeignet. Sie sind schnell und gehen etwas weniger als 10 Fuß (3 m) tief, sind also vor Beschädigungen durch Torpedos und Minen, welche in der gewöhnlichen Tiefe laufen bzw. liegen, ziemlich sicher, und es ist wenig wahrscheinlich, daß ein unbedecktes (und dadurch schon waffenloses) Unterwasserboot auf sie einen Torpedoschuß verschwenden wird, wegen ihrer Schnelligkeit überdies schwer zu treffen. Ein kleinerer Typ würde nicht hinreichend seefähig sein. Die Erfahrung muß lehren, ob es einen besseren Typ für diesen Zweck gibt. Was die Zahl anlangt, so muß man mit einem starken Ausfall infolge von Verlusten, Havarien und Anstrengung des Personals rechnen. Man wird ihnen nicht mehr zumuten können, als jeden dritten Tag einen Tag Dienst in der inneren Vorpostenlinie, welchem ein Ruhetag bei dem Depotschiffe zum Schlafen für die Besatzung bzw. zum Auffüllen der Vorräte und Nachsehen der Maschinen folgen muß. Hiernach wird die Zahl von 3 Divisionen zu je 10 Booten für ein Geschwader von 8 Linienschiffen als ausreichend, aber auch nicht als zu hoch anzusehen sein. Sie müssen endlich auch mit Funkspruchеinrichtungen versehen sein. Ein solcher Troß ist für eine Flotte ebenso notwendig wie der Train für die Armee. 4000 Yards (etwa 3600 m) im Umkreise vom Gros können diese Wachboote bei Tage noch auf 2 Seemeilen weiter alles übersehen. 2 Seemeilen bedeuten 15 Minuten für ein Unterwasserboot, man hat also bei dem Gros ausreichend Zeit, Gegenmaßregeln zu treffen. Bei Nacht, wo sie immer noch die Fahrtwelle eines schnell fahrenden Unterwasserbootes erkennen können, werden die Wachboote besser auf 1000 Yards (900 m) an das Gros herangezogen. Was nun die Aufgabe der Wachboote nach Entdeckung des Gegners anlangt, so besteht sie in erster Linie darin, an ihn heranzugehen und zu feuern. Das Feuer muß wirksam sein, sobald auch nur für die Dauer einer Minute etwas vom Gegner zu sehen ist, und das ist zu erwarten, denn das Unterwasserboot muß in irgend einer Weise seine Scheibe peilen, wenn es treffen will. Eine weitere Maßregel ist von den Engländern mit Erfolg angewendet, indem sie zwischen Booten Netze schleppen ließen, durch welche sie die Schrauben der Unterwasserboote unklar machten oder ihnen die Periskope abbrachen. Um Unterwasserboote am Auslaufen aus einem Hafen zu verhindern, können die Wachboote Reihen von kleinen Elektrokontaktminen vor die Einfahrt legen, welche morgens wieder aufgenommen werden oder auch, wenn diese Operation unter den Kanonen der Verteidigung zu gefährlich erscheint, liegen bleiben können. Diese Minen können klein, leicht und billig sein, da ihre Wirkung keine starke zu sein braucht, um ein Unterwasserboot unschädlich zu machen.

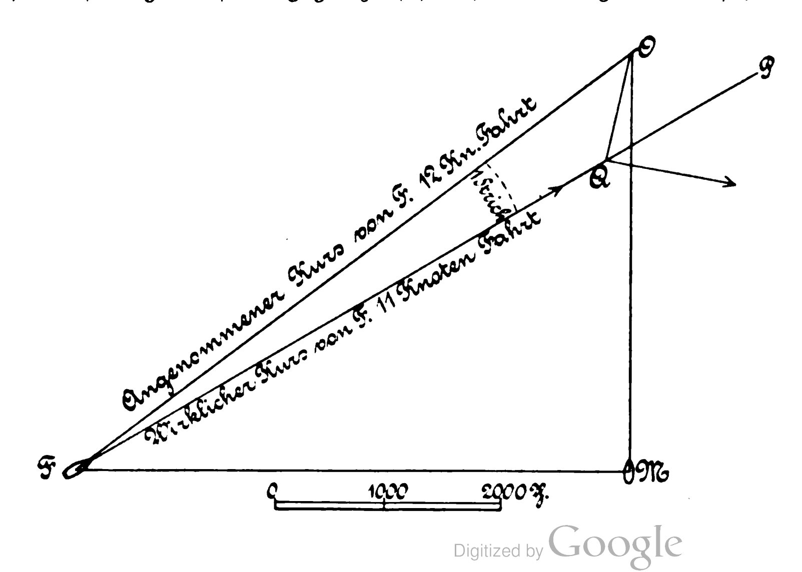
Verhalten des Gros bei Unterwasserbootsangriffen.

Wenn die Wachboote den Angreifer entdeckt haben, und daher die Richtung, aus welcher dieser kommt, bekannt ist, so ist es für die Schiffe am einfachsten, ihm das Heck zuzukehren und schnell davonzulaufen. Das Heck bietet eine nur schmale (wenn auch sehr verletzliche) Scheibe und man kommt schnell aus Schußweite, schützt

sich außerdem durch das Schraubenwasser gegen den Torpedo. Wenn die Schiffe nur mit der geringen Geschwindigkeit von 10 Knoten davonlaufen, so würde ein 30 Knoten laufender Torpedo (größte Laufstrecke 3000 Yards), auf eine Entfernung von 2000 Yards lanziert, am Ende seines Laufes angelangt sein, wenn er die fliehende Scheibe erreicht, und dann auch wahrscheinlich durch das Schraubenwasser abgelenkt sein. Es ist dabei angenommen, daß die Zeiten, welche die Schiffe zum Abdrehen und die Unterwasserboote zum Richtungnehmen gebrauchen werden, ziemlich gleich sind. Um Richtung zu nehmen, muß das Unterwasserboot irgend etwas über Wasser zeigen und ist dann dem Feuer von den Schiffen und Wachbooten ausgesetzt. Man kann daher sagen, daß bei einem Unterwasserbootsangriff am Tage große Schiffe am besten tun, davonzulaufen und zu feuern. Bei Nacht wird man ähnlich zu verfahren haben, doch erscheint es ratsam, den Kurs nach 15 Minuten zu wechseln. Man wird dann auf der einen Seite 1000 Yards gegen den ersten Angreifer gewonnen haben (die Fahrten zu 8 bzw. 10 Knoten angenommen) und dabei 2,5 Seemeilen vorwärts gekommen sein, durch die Kursänderung aber einer Linie von Unterwasserbooten entgehen, welche darauf warten, daß die Schiffe ihnen in die Arme getrieben werden. Auf alle Fälle muß aber eine Verwirrung vermieden werden, und es ist daher von Wichtigkeit, daß die Flotte nach vorausbestimmten und verständlichen Signalen manövriert, die eigentlichen Abwehrmaßregeln den Wachbooten überlassend. Von größter Bedeutung ist es aber ferner, abgeblendet zu bleiben. Nichts ist für Unterwasserboote so vorteilhaft als ein Licht, nach welchem sie sich richten können.

Der Unterwasserbootsangriff selbst.

Die Schwierigkeiten des Angriffes liegen auf der Hand. Die Boote sind langsam, wenig manövrierfähig, sehen schlecht usw. Rauhes Wetter erhöht die Schwierigkeiten. Die Entfernungsbestimmung durch Periskop ist unsicher. Bei einiger Fahrt verursacht schon der Turm oder das Periskop eine Fahrtwelle, welche auch in der Dunkelheit auf einige Entfernung gut zu sehen ist. Am Tage kann Unsichtbarkeit nur



durch vollständigen Unterwasserlauf erreicht werden, und dabei kann man auf größere Strecken nicht für den Strom korrigieren. Man muß also auftauchen, um sich zu orientieren. Eine einfache Konstruktion zeigt, wie schon ein geringer Fehler in der Schätzung von Kurs und Fahrt des Gegners den Erfolg vereitelt. Das Unterwasserboot M entdeckt den Gegner F auf 5000 Yards (eine sehr günstige Annahme, weil es kaum so nahe herankommen kann, ohne gesehen zu werden). M, welches selbst 8 Knoten läuft, schätzt die Fahrt des Gegners auf 12 Knoten und seinen Kurs in der Richtung von FO (s. Figur) es setzt darauf seinen eigenen Kurs MO und taucht unter, um in der Nähe von O aufzutauchen und seinen Schuß abzugeben. Tatsächlich ist aber der Kurs von F einen Strich anders, nämlich FP und seine Fahrt 11 Knoten. Wenn M nun in O auftaucht, befindet sich F in Q, etwa 760 Yards entfernt, mit M im besten Feuerbereich. F kann nun mit Steuerbordruder abdrehen und davonlaufen, und der Angriff ist vereitelt.

Bei Nacht ist der Verlauf eines Angriffes ein etwas anderer. Hier muß das Unterwasserboot mit ausgetauchtem Turm und deshalb langsam fahren, um die Fahrtwelle zu vermeiden. Gelingt es ihm, den Gegner zu finden und ungesehen an den Gürtel der Wachboote, welche 1000 Yards von den Schiffen fahren, heranzukommen und unter dieselben hindurchzutauchen, so sind die Chancen eines erfolgreichen Angriffes vorhanden, wenn es seine Scheibe sehen kann und wenn diese sich nicht zu schnell bewegt. Kann es aber die Scheibe sehen, wenn gut abgeblendet ist? Endlich aber, wenn das Unterwasserboot schließlich zum entscheidenden Angriff übergeht, so muß es seine Schnelligkeit entwickeln, es wird dann sofort entdeckt, und die Schiffe laufen ihm davon. Kommt es aber dennoch zum Schuß, so wissen wir noch, daß ein tadellos lanzierter Torpedo von 30 Knoten Geschwindigkeit, auf eine im rechten Winkel zur Schußrichtung fahrende Scheibe gefeuert, auf eine Entfernung von 1000 Yards für jeden Fehler von 1 Knoten in der Schätzung der Fahrt der Scheibe einen Fehler von 100 Fuß macht. Die Treffchancen sind also selbst in diesem günstigsten Falle verhältnismäßig geringe, und ein Unterwasserbootsangriff kann daher nur Erfolg haben, wenn alle günstigen Bedingungen sich vereinigen. Für den Nachtangriff ist dieser Fall aber so gut wie ausgeschlossen, wenn sich der Gegner, wie vorhin angenommen, außerhalb des Aktionsradius der Unterwasserboote hält.

Übungen.

Nachdem der Verfasser in der vorstehend geschilderten Weise die Chancen der Unterwasserbootsangriffe und die Gegenmaßregeln gegen dieselben besprochen hat, macht er noch Vorschläge zur Anstellung von Übungen, um zu erproben, welche Leistungen man im Kriege von dieser Waffe wirklich erwarten kann. Bis dahin habe man nur festgestellt, daß ein Unterwasserboot ein Unterwasserboot sei, d. h. daß es unter Wasser fahren und einen bestimmten Punkt erreichen könne. Jetzt käme es darauf an, zu ermitteln, was das Boot leisten könne und was nicht, unter Verhältnissen, welche denen des Krieges möglichst nahe gebracht würden. Er schlägt dazu folgende Versuche vor:

1. Ein convoyiertes Unterwasserboot geht bei jedem Wetter in See. Wie weit kann es völlig untergetaucht fahren? Was kann es tatsächlich unterwegs ausführen? Was kann es sehen?

2. Eine Scheibe in Gestalt eines Unterwasserbootes wird untergetaucht so verankert, daß man sie beliebig hochsteigen lassen kann, um ein Unterwasserboot darzustellen, welches auftaucht, um Peilung zu nehmen. Ein Torpedobootszerstörer, welcher nicht weiß, wo die Scheibe hochkommt, soll darauf eine Minute lang feuern, auf Entfernungen von 1000 bis 2000 Yards. Das Ergebnis ist festzustellen.

3. Angriff eines Unterwasserbootes auf ein Schiff ohne Wachboote. Ein Schiff von 12 Knoten Fahrt geht in See und dampft in einem Quadrat von 5 Seemeilen Seitenlänge auf und ab. Ein Unterwasserboot versucht, es anzugreifen und mit Manövertorpedos zu treffen. Diese Übung muß sehr oft wiederholt werden.

4. Dieselbe Übung bei Nacht. Seitenlänge des Quadrats 3 Seemeilen.

5. Untersuchung des Einflusses des Schraubenwassers auf den Torpedolauf. Ein Schiff läuft 10 bis 12 Knoten. Es wird mit Torpedos auf verschiedene Entfernungen hinter ihm her gefeuert.

6. Sehversuch: Unter verschiedenen Wetterverhältnissen bei Tag und bei Nacht sucht ein Unterwasserboot ein Schiff auf, welches abgeblendet fährt. Vom Schiffe aus wird gleichzeitig festgestellt, wieweit das Unterwasserboot zu erkennen ist und inwieweit es bei Tage und bei Nacht durch die Fahrtwelle verraten wird. Es werden hierüber Tabellen aufgestellt.

7. Signalübungen zwischen den Wachbooten und Schiffen: Feststellung des Signals: „Unterwasserboot in Sicht" mit Angabe der Peilung. Verhalten der Schiffe auf dieses Signal.

8. Ein Geschwader passiert einen bestimmten Punkt zur festgesetzten Zeit bei Nacht. Seine Fahrtgeschwindigkeit ist den Unterwasserbooten unbekannt. Zwei Unterwasserboote sollen das Geschwader mit Manövertorpedos angreifen. Das Geschwader hält Ausguck auf Unterwasserboote, weiß aber nicht, wo sie erscheinen werden. Diese Übung stellt den Fall dar, in welchem Unterwasserboote das Gros der blockierenden Flotte auf große Entfernung suchen.

9. Derselbe Versuch: Nur kennen beide Teile ungefähr den Ort des Zusammentreffens. Es wird für den Fall dargestellt, daß die Unterwasserboote den Feind entdeckt haben und zum Angriff übergehen, nachdem sie ungesehen die Wachbootkette passiert haben.

10. Tagangriff von 2 Unterwasserbooten auf ein Geschwader, welches 5 bis 6 Knoten läuft. Der Aufenthalt des Geschwaders ist nur auf 10 Seemeilen genau bekannt. Zwei oder mehr Unterwasserboote nehmen am Angriff teil. Das Geschwader weicht, nachdem es die Boote entdeckt, aus, während die Wachboote die Gegner durch Geschützfeuer oder Netze außer Gefecht zu setzen suchen.

Verfasser hofft, daß die Durchführung der vorgeschlagenen Versuche zur Klärung der aufgeworfenen Frage wesentlich beitragen werde. Es wird daraus auch hervorgehen, ob dem Unterwasserboote im Seekriege der Zukunft die phantastische Rolle zufallen wird, welche es neuerdings schon vielfach populär gemacht hat.

In dem Vorstehenden ist der wesentliche Inhalt der Hoffschen Arbeit wiedergegeben worden. Inwieweit die geäußerten Ansichten Unwahrscheinlichkeiten und Widersprüche enthalten, wird der Leser aus der Lektüre leicht haben entnehmen können. Daß wenigstens ein Teil der vorgeschlagenen Übungen, soweit sie nicht

schon gelegentlich anderer Versuche erledigt sind, zur Klärung der Frage wesentlich beitragen werden, wird zugegeben werden müssen. Auf alle Fälle dürfte aber der Arbeit das Verdienst beizumessen sein, daß sie weiteren Kreisen als denjenigen, welche sich bereits mit der eigentlichen Technik des Unterwasserbootes beschäftigt haben, Anregung bietet, einer Frage nachzudenken, welche künftighin eine wichtige Rolle spielen wird, wenn auch kaum eine so ausschlaggebende, wie sie besonders in Frankreich angenommen wird. Überdies bieten die gemachten Angaben ein gutes Bild von der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit der amerikanischen Boote, d. h. des „Holland=“ und eventl. auch des „Lake=“Bootes.

Rosendahl.



Die Schaffung des deutschen Kabelnetzes.

Von Dr. R. Hennig.

Die Erkenntnis von der hohen nationalen Bedeutung der großen überseeischen Kabellinien ist noch recht jung. Man darf annehmen, daß das Bewußtsein von dem, was die Seekabel einem Volke sind und sein sollen, erst seit den Ereignissen der Jahre 1898 und 1899 in weitere Kreise gedrungen ist, seit der ungleiche amerikanisch-spanische Ringkampf den Wert der Kabelbeherrschung so überaus deutlich vor Augen geführt hat und seit im Burenkrieg die willkürliche Adener Kabelzensur dem friedlichen, neutralen Handel Monate hindurch die schwersten Wunden schlug, ohne daß dieser sich irgendwie dagegen hätte zur Wehr setzen können. Schon früher war wohl gelegentlich hier und da der Gedanke aufgetaucht, daß in der nahezu unbeschränkten Kabelallmacht, die England auf fast allen Meeren der Erde, auf fast sämtlichen Haupt-Verkehrs- und Handelsstraßen besaß, eine gewisse Gefahr für die anderen Kulturvölker liegen mußte, falls deren Interessen in Krieg oder Frieden mit den Wünschen und Zwecken des britischen Löwen in Widerstreit gerieten. Insbesondere in Frankreich hatte man wiederholt die Abhängigkeit von den britischen Kabeln aufs schmerzlichste verspürt, so 1885 während des chinesischen Feldzuges, 1893 beim Konflikt mit Siam und 1894 nach dem plötzlichen Tode des damaligen Sultans von Marokko. In allen diesen Fällen waren die wichtigsten und dringendsten Drahtnachrichten, z. T. sogar Depeschen der französischen Regierung, in London angehalten und bekannt gemacht worden, bevor sie, nach langer Verzögerung, an den Adressaten weiterbefördert wurden. Wir Deutschen waren besser daran als die Franzosen, denn wir hatten, vor dem Burenkrieg von 1899, nur einmal Gelegenheit, die Willkür der britischen Kabelherrschaft am eigenen Leibe zu erproben. Das war um die Wende des Jahres 1895, als der Jamesonsche Einfall in die Burenstaaten vonstatten ging, der am Neujahrstage 1896 bei Krügersdorp ein so jähes Ende fand. Damals beschwerten sich, am 28. Dezember 1895, deutsche Kaufleute beim Reichskanzler, daß ihre Depeschen nach Transvaal nicht befördert würden. Als Antwort konnte ihnen nur der Bescheid gegeben werden, daß die deutsche Reichsregierung selber nicht besser daran sei und daß ein amtliches Telegramm an den Reichskanzler von Prätoria bis Berlin volle 17 Stunden unterwegs gewesen wäre. Nach der Schlacht von Krügersdorp machte dann die britische Regierung von ihrem vertragsmäßigen Rechte Gebrauch, die nach Südafrika führenden Kabel der Privatgesellschaften für alle anderen Depeschen als die eigenen zu sperren, und zwar dauerte diese Sperre eine volle Woche hindurch.

Gegen derartige Willkürakte, so unangenehm sie empfunden wurden, war man in den betroffenen Staaten vollständig machtlos. Immerhin bildeten die geschilderten Vorkommnisse nur ein Vorspiel zu den bereits erwähnten größeren Ereignissen, welche 1898 und 1899 die Bedeutung unabhängiger nationaler Kabellinien und das Übergewicht Englands im Weltkabelverkehr noch weit greller hervortreten ließen.

Wie ein Gespenst tauchte damals vor den Kolonialmächten des europäischen Festlandes plötzlich die bange Frage auf, was werden sollte, wenn England

im Kriege alle seine Kabel, d. h. aber nahezu alle großen Kabel der Erde, dem Feinde verschloß und ihn dadurch fast jeder telegraphischen Verbindung mit überseeischen Ländern, mit seinen Kolonien und seiner fernen Flotte mit einem Schlage beraubte, während es selbst alle Fäden in der Hand behielt, überall seine Maßnahmen treffen und sich jederzeit über die geringsten Vorkommnisse in den fernsten Ländern und Meeren eingehend unterrichten konnte. Die lebhafte Unruhe, die sich damals infolge solcher Erwägungen der europäischen Völker und insbesondere der drei Haupt-Kolonialmächte des Kontinents (Frankreich, Deutschland, Holland) bemächtigte, führte denn auch alsbald zu ernsthaften Anstrengungen, sich von Englands Kabelhegemonie möglichst zu befreien und sich ein Netz von unabhängigen, nationalen oder doch wenigstens, wo dies nicht möglich war, von nicht-englischen Kabeln zu schaffen, deren Tätigkeit in allen Wechselfällen des Krieges und Friedens gewährleistet blieb.

Es ist hier nicht der Ort, auf die zahlreichen und ganz außerordentlichen Schwierigkeiten einzugehen, die sich der Verwirklichung solcher Pläne in den einzelnen Ländern entgegenstellten und zum Teil noch heute entgegenstellen, ohne daß eine Hoffnung besteht, sie in absehbarer Zeit völlig überwinden zu können. Wir wollen lediglich die seit 1899 in Deutschland gemachten und zum Teil noch schwebenden Anstrengungen betrachten, sich im überseeischen Kabelverkehr auf eigene Füße zu stellen. Anfang 1899 besaß Deutschland noch keine eigene Seekabelfabrik, noch keinen Kabeldampfer zum Verlegen von Seekabeln, nur eine private Kabelgesellschaft (Deutsche Seetelegraphen-Gesellschaft) und — abgesehen von kleineren Kabeln in der Nord- und Ostsee sowie im Bodensee — nur ein einziges größeres Seekabel, das rund 2000 km lange Kabel Emden—Vigo (Portugal), das im Besitze der genannten Kabelgesellschaft und seit dem 24. Dezember 1896 im Betriebe war. Die paar Seekabel, die es besaß, die Kabel in den deutschen Küstenmeeren und das Kabel Emden—Vigo, hatte es obendrein in England anfertigen und von englischen Schiffen verlegen lassen, so daß die Engländer die Lage der Kabel ebensogut kannten wie wir, was ihnen ein leichtes Auffinden und Zerstören der Kabel im Kriegsfall ermöglichen mußte.

Seither ist es anders geworden; Deutschland hat sich kräftig auf eigene Füße gestellt und in äußerst geschickter und umsichtiger Weise seine Kabelpolitik Schritt für Schritt entfaltet, wenngleich es sehr schwer ist, aus dem Hintertreffen, in das man einmal geraten war, wieder herauszukommen. Betrachten wir diese Entwicklung etwas genauer!

Um seinen Hauptzweck zu erreichen, Deutschland durch ein nationales Kabel mit Nordamerika zu verbinden, hatte das Reichspostamt mannigfache ungewöhnlich große Schwierigkeiten zu überwinden. So wertvoll für Deutschland eine eigene Kabelverbindung mit Amerika sein mußte, so konnte sie doch naturgemäß nur dann wirkliche Bedeutung haben und lebensfähig sein, wenn man die Garantie hatte, daß die auf dem Kabel beförderten Telegramme auf den amerikanischen Landlinien auch nötigenfalls von New York ins Innere des Landes weiterbefördert würden. Dies war durchaus nicht selbstverständlich, denn das Telephonwesen Amerikas ist nicht staatlich, sondern befindet sich in den Händen großer privater Unternehmergesellschaften, und die Interessen dieser Gesellschaften sind eng mit denen der privaten Seekabel-Gesellschaften verknüpft, welche die Kabelverbindungen über den Atlantischen Ozean beherrschen. Die Reichspost stand

bis dahin mit der großen englischen Anglo-American Telephone Company in Verbindung, auf deren atlantischen Kabeln sich vertragsmäßig der gesamte Depeschenverkehr zwischen Deutschland und Nordamerika bis 1899 abwickelte. Man hoffte zunächst durch deren Vermittlung mit den amerikanischen Telephongesellschaften Beziehungen anknüpfen zu können, aber die Anglo-American, welche das geplante deutsche Konkurrenzkabel mit unverhohlener Feindschaft begrüßte, war in keiner Weise zu einer Einwirkung auf die ihr nahestehenden amerikanischen Telephongesellschaften oder zu irgend einer sonstigen Unterstützung der deutschen Bestrebungen zu bewegen. So wandte sich denn die deutsche Reichspost an die große amerikanische Commercial Cable Company, die einzige einflußreiche Nebenbuhlerin der Anglo-American im Kabelverkehr des Atlantischen Ozeans. Mit deren Hilfe gelang es, mit der ihr eng liierten Postal Telegraph Company in Verbindung zu treten, die über ein ansehnliches Netz von Telegraphenlandlinien in Amerika verfügt. Die Postal Telegraph Company verpflichtete sich nun zur Weiterbeförderung aller ihr auf dem neuen deutschen Kabel zugehenden Depeschen und zur Zuführung von amerikanischen Telegrammen an das Kabel, so daß damit eine Hauptschwierigkeit glücklich beseitigt war.

Weitere sehr bedeutende Schwierigkeiten bot die Erwerbung des Kabellandungsrechtes auf den Azoren. Man war gezwungen, hier einen Stützpunkt für das geplante Kabel zu suchen, weil die direkte Entfernung von Emden bis New York zu groß war, als daß man an eine Verlegung des Kabels in einer Länge hätte denken können und weil man ein Anlaufen britischen Territoriums auf alle Fälle vermeiden wollte. Nun befand sich aber das Recht, Kabel auf den Azoren zu landen, schon im ausschließlichen Besitz der Telegraph Construction and Maintenance Company, die es von der portugiesischen Regierung erworben hatte. Von dieser Gesellschaft mußte man das Kabellandungsrecht erst erwerben: es gelang dies auch, aber der Preis der Konzession bestand darin, daß die Lieferung und Verlegung des neuen deutschen Kabels der englischen Kabelgesellschaft übertragen werden mußte.

So waren denn die größten, zum Teil anfangs unüberwindlich scheinenden Schwierigkeiten beseitigt, die sich der Verwirklichung des Planes eines deutsch-atlantischen Kabels entgegenstellten. Man konnte nunmehr die erforderlichen Schritte tun, um das Unternehmen lebensfähig zu gestalten.

Am 21. Februar 1899 wurde zunächst, auf Anregung des Reichspostamts, die Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft mit einem Grundkapital von 21 Millionen Mark gegründet, das seither auf 43 Millionen gestiegen ist. Diese Gesellschaft ist heute die weitaus wichtigste unter den deutschen Kabelgesellschaften: sie besitzt gegenwärtig nicht nur die beiden deutsch-atlantischen Kabellinien, die seit 1900 bzw. 1904, von Emden über die Azoren nach New York verlaufend, eine unabhängige telegraphische Verbindung Deutschlands mit Nordamerika gewährleisten, sondern auch das Emden—Vigo-Kabel, das sie am 1. Januar 1905 von der in Liquidation getretenen Deutschen Seetelegraphen-Gesellschaft übernahm. Die letztgenannte Kabelstrecke, die sich ebenso wie die atlantischen Kabel einer äußerst regen Benutzung erfreut, dürfte vermutlich in naher Zukunft verdoppelt werden, um dem steigenden Verkehrsbedürfnis zu entsprechen.

Auf die Einzelheiten des zwischen der deutschen Reichspost und der Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft geschlossenen Vertrages soll hier nicht eingegangen

werden. Es sei nur erwähnt, daß die Reichspost den Betrieb des Kabels am deutschen Ende, also in Emden, übernahm, während auf den Azoren und in Amerika die Gesellschaft für die Betriebseinrichtungen und den Unterhalt der Betriebsstellen zu sorgen sich verpflichtete. In New York sind die Anschlußleitungen des Kabels in die Hauptstation der Postal Telegraph Company eingeführt, in Horta auf der Azoreninsel Fayal dagegen in die gemeinsame Station der dort wirkenden Telegraphengesellschaften. Die Bedienung des Kabels erfolgt vertragsmäßig ausnahmslos durch Deutsche. Die gleiche Vorschrift findet sich in allen übrigen Verträgen, welche die deutsche Reichspost späterhin mit deutschen privaten Unternehmergesellschaften über den Betrieb außereuropäischer Kabellinien abgeschlossen hat.

Am 27. April 1899 gewährte Präsident Mac Kinley die Erlaubnis zur Landung des deutsch-atlantischen Kabels auf amerikanischem Boden, wofür 2 Tage später Kaiser Wilhelm II. dem Präsidenten in einem herzlichen Telegramm dankte. Am 27. Mai wurde, in Voraussicht künftiger Ereignisse, die erste deutsche Gesellschaft gegründet, welche sich der Fabrikation von Seekabeln widmen wollte, die Norddeutschen Seekabelwerke in Nordenham an der Weser, und am 9. November desselben Jahres lief der erste deutsche Kabeldampfer dieser Gesellschaft, der „v. Podbielski“, auf der Werft von David J. Dunlop in Newcastle vom Stapel, freilich nur ein kleines Schiff, das größeren Verlegungsarbeiten nicht gewachsen war. Im Sommer 1900 wurde das atlantische Kabel von britischen Schiffen verlegt und am 1. September desselben Jahres dem Verkehr übergeben. Im selben Jahre und im folgenden verlegte der „v. Podbielski“ einige von den Norddeutschen Seekabelwerken bereits fertiggestellte kürzere Kabel, nämlich das fünfte deutsch-englische Kabel zwischen Borkum und Bacton und zwei Kabel in China, Tsingtau—Tschifu sowie Tsingtau—Shanghai.

Das erste deutsch-atlantische Kabel erzielte so vorzügliche pekuniäre Erfolge, daß schon sehr bald zur Bewältigung des großen Verkehrs an eine Verdoppelung des Kabels gedacht werden mußte. Am 25. und 26. April 1902 wurde zwischen der Deutsch-Atlantischen Kabelgesellschaft und der deutschen Reichspost ein neuer Vertrag abgeschlossen, worin die Verlegung eines zweiten Kabels auf der gleichen Strecke bis 1904 zugesagt wurde. Dieses konnte man, da man die Landungsrechte auf den Azoren besaß und in den Norddeutschen Seekabelwerken jetzt eine leistungsfähige Fabrik hatte, nunmehr selbst anfertigen, und da am 29. Dezember 1902 in Stettin auch ein größerer deutscher Kabeldampfer, der „Stephan“, vom Stapel lief, auch selbst verlegen. Die Verlegung erfolgte in den Jahren 1903 und 1904, und am 1. Juni 1904 ist auch dieses zweite atlantische Kabel, das erste, das wirklich in jeder Beziehung den Namen eines „deutschen“ Kabels verdient, glücklich fertiggestellt und dem Betrieb übergeben worden.

Aber Deutschlands Kabelpolitik macht sich auch an anderen wichtigen Teilen der Erde als im Atlantischen Ozean geltend. Schon am 19. Juli 1899 war eine Osteuropäische Telegraphengesellschaft mit dem Sitz in Köln gegründet worden. Diese hatte sich die Verlegung eines Seekabels zwischen der rumänischen Küstenstadt Küstendsche (Konstanza) und Konstantinopel zur Aufgabe gestellt. Ein solches Kabel mußte, trotz seiner bescheidenen Länge von nur 400 km, doch von ungewöhnlicher Bedeutung sein,

denn nicht nur erlangte man dadurch Unabhängigkeit von den schlechten türkischen Telegraphenlinien und eine zuverlässige telegraphische Verbindung mit der türkischen Hauptstadt, sondern es ließen sich daran auch weitausschauende Pläne über eine rein deutsche Telegraphenlinie knüpfen, die, dem Verlauf der neuen Bagdadbahn folgend, in ununterbrochenem Zuge von Berlin bis an den Persischen Meerbusen reichen würde. Auch hier haben sich außergewöhnliche Schwierigkeiten der Verwirklichung des Planes entgegengestellt; die Intriguen einer englischen Kabelgesellschaft, der Eastern Telegraph Company, die das Telegraphenmonopol im Bereich des Schwarzen Meeres erstrebte und die deutsche Konkurrenz nur sehr mißmutig auf dem Plan erscheinen sah, hielten Jahre hindurch den Fortgang der Angelegenheit auf dem toten Punkt fest, und ohne die Festigkeit der rumänischen Regierung, welche die deutschen Pläne aufs lebhafteste begünstigte und unterstützte, wäre wohl die kühne Kabelpolitik Deutschlands im Schwarzen Meer gescheitert. Erst im Sommer 1904 erteilte der Sultan der Osteuropäischen Telegraphen-Gesellschaft die Erlaubnis zur Landung des geplanten Kabels in Kilia bei Konstantinopel; noch aber verging durch neue Intriguen und weitere Verhandlungen abermals ein Jahr, ehe das Kabel in Betrieb genommen werden konnte. Am 24. Mai 1905 wurde endlich das Kabel durch den „v. Podbielski" verlegt, am 29. Mai wurde dies Ereignis in Konstanza großartig gefeiert, und nach Fertigstellung der anschließenden Landtelegraphenlinien ist dann am 20. Juli das neue Kabel dem Betrieb übergeben worden. Damit ist die Hoffnung erweckt, daß wir nach Fertigstellung der Bagdadbahn und der sie begleitenden deutschen Telegraphenlinie in wenigen Jahren den Telegrammverkehr Europas mit Indien und dem noch ferneren Osten zum großen Teil über deutsche Linien werden lenken können, denn die deutsche Telegraphenlinie nach dem Persischen Golf wird billiger arbeiten als die zur Zeit bestehenden indo-europäischen Linien. In allerjüngster Zeit hat übrigens das Kabel Konstanza—Kilia eine bemerkenswerte Verlängerung bis Smyrna erhalten.

Weiter war am 10. Juni 1902 zwischen der deutschen und der holländischen Regierung ein Kabelvertrag geschlossen worden, wonach beide Länder an der Eingangspforte vom Indischen zum Großen Ozean gemeinsam den Kampf gegen das englische Kabelmonopol aufnehmen wollen, um den dortigen holländischen und deutschen Kolonien eine vom englischen Einfluß unabhängige telegraphische Verbindung mit den Mutterländern zu schaffen. Mit Unterstützung der beiden Regierungen wurde alsdann am 19. Juli 1904 eine Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft mit dem Sitz in Cöln und einem Aktienkapital von 7 Millionen gegründet, die es sich zur Aufgabe stellte, von Menado in Nordcelebes nach der deutschen Insel Yap in der Karolinengruppe ein Kabel zu verlegen, das von dort einerseits nach der amerikanischen Ladroneninsel Guam, anderseits nach Shanghai verlängert werden sollte. In Guam findet das Kabel Anschluß an das 1903 vollendete große Pazifik-Kabel der Vereinigten Staaten, das auf dem Wege nach Amerika eine von englischen Telegraphenverbindungen unabhängige Verbindung mit den Mutterländern in Europa gewährleistet; in Shanghai wird anderseits eine Verbindung mit den an der ostasiatischen Küste entlanglaufenden Kabeln der dänisch-russischen Großen Nordischen Telegraphengesellschaft erreicht und somit auf dem Wege über Wladiwostok und Sibirien-Rußland eine zweite nicht-englische Telegraphenverbindung mit der deutschen und holländischen Heimat vermittelt

werden. Natürlich wird auch Kiautschou von dieser zweifachen nicht-englischen Telegraphenverbindung mit Berlin, einer westlichen und einer östlichen, seinen Vorteil haben.

Am 8. Januar 1905 lief der Kabeldampfer „Stephan", der die deutsch-niederländischen Kabel zu verlegen hatte, aus Nordenham aus und verlegte von Mitte März bis 27. April die Kabelstrecke Menado—Yap—Guam. Von der noch größeren Reststrecke Shanghai—Yap, die insgesamt eine Länge von 3600 km aufweist, verlegte er in der zweiten Hälfte des Mai eine 210 km lange Teilstrecke, kehrte dann am 11. Juli wohlbehalten nach Nordenham zurück, um von dort am 24. August d. J. mit dem 3390 km langen Restkabel abermals nach dem fernen Osten auszulaufen. Am 12. Oktober wurde das neue Kabel mit dem freien Ende der im Mai verlegten Teilstrecke zusammengespleißt, und nach einer glatten, ohne Unfall verlaufenden Fahrt landete der „Stephan" am 25. Oktober in Yap und beendete damit seine Aufgabe. Die vollbrachte Leistung ist um so großartiger, als die beiden Kabel Menado—Yap wie Shanghai—Yap in so große Meerestiefen wie noch kein anderes Kabel vor ihnen versenkt werden mußten. Bisher betrug die größte, von einem Kabel (amerikanischen Pacifik-Kabel) erreichte Meerestiefe etwa 6300 m; das Kabel Menado—Yap ist jedoch in Tiefen bis zu 7000 m und das Kabel Shanghai—Yap gar in Tiefen bis zu 8000 m versenkt worden, liegt also an einer der tiefsten Stellen, welche überhaupt auf Erden vorhanden sind. Mit dieser Kabelverlegung und nicht minder mit der voraufgegangenen, außerordentlich raschen Fabrikation des Kabels ist auch unsere deutsche Seekabel-Industrie mit einem Schlage in die vorderste Reihe aufgerückt und steht hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit hinter den ersten englischen Firmen in keiner Weise mehr zurück.

Die Eröffnung der wichtigen, neuen Linie Shanghai—Yap, welche übrigens gleichzeitig das letzte Glied in einer den ganzen Erdball umschlingenden Kette von nicht-britischen Telegraphenlinien bildet (Emden—Azoren—New York—San Francisco—Guam—Yap—Shanghai—Wladiwostok—Moskau—Emden), ist bereits am 1. November 1905 erfolgt, nachdem sie ursprünglich erst zum 1. April 1906 in Aussicht genommen war.

Während der deutsche Kabeldampfer „Stephan" im fernen Osten mit der geschilderten Aufgabe beschäftigt war, wurde ihm am 21. Oktober 1905 ein jüngerer Bruder geboren. An diesem Tage lief auf der Schichauwerft in Elbing ein neuer deutscher Kabeldampfer vom Stapel, der bei der Taufe den Namen „Großherzog von Oldenburg" erhielt. Der „v. Podbielski" ist nämlich, nachdem er das Kabel Konstanza—Kilia verlegt hatte, in den Besitz der niederländisch-indischen Regierung übergegangen, die ihn von den „Norddeutschen Seekabelwerken" für ihr rasch sich vermehrendes Kabelnetz im Sunda-Archipel angekauft hat. Den „v. Podbielski", der übrigens bei dem Wechsel des Besitzers den Namen „Telegraaf" empfangen hat, soll nun der „Großherzog von Oldenburg" ersetzen, ein Schiff, das hinsichtlich seiner Größenverhältnisse (Wasserverdrängung 4650 Tonnen, Kabeltankraum 850 Raummeter) zwischen dem „v. Podbielsk" (2750 Tonnen bzw. 535 Raummeter) und dem „Stephan" (9850 Tonnen bzw. 2770 Raummeter) steht, im wesentlichen aber auch nur, wie der „v. Podbielski" für kleinere Kabelverlegungen und Kabelreparaturen dienen soll, während alle größeren Aufgaben nach wie vor dem „Stephan" zufallen.

Dieses sind die wichtigsten der bisher erzielten Resultate in der Schaffung eines deutschen Kabelnetzes. So gering auch die Zahl der bisherigen Unternehmungen auf diesem Gebiete ist, so klug und weitschauend sind die Gesichtspunkte, nach denen sie ins Leben gerufen wurden, und so bedeutungsvoll die schon vorhandenen Erfolge. Um nachhaltig und durchgreifend zu sein, dürfen diese freilich nur den Anfang einer langen Entwicklung in gleicher Richtung darstellen. Große Aufgaben stehen uns noch bevor — ist doch insbesondere der Telegrammverkehr mit Afrika noch heute nahezu ausnahmslos auf die Benutzung der englischen Kabel angewiesen! — Man darf in dieser Hinsicht jedoch die besten Hoffnungen hegen, denn die deutsche Regierung hat durch ihr bisheriges Verhalten in der Kabelpolitik gezeigt, daß sie sich des Ernstes und der hohen Bedeutung der Kabelfrage in vollem Maße bewußt ist und auch versteht, die wahrlich nicht geringen Schwierigkeiten, die sich der Verwirklichung unabhängiger Kabellinien entgegenstellen, in höchst geschickter und zielbewußter Weise aus dem Wege zu räumen. — Nicht zum mindesten sind es auch hohe Aufgaben der nationalen Wehrkraft, die mit der Durchführung solcher kabelpolitischen Absichten erfüllt werden, denn nicht mit Unrecht hat eine englische Autorität einst gesagt, daß der Wert einer Schlachtflotte durch den Besitz eigener Kabel verdoppelt werde.



Über Pflichten der Neutralen im Seekriege.

Am 12. April d. Js. hielt der bekannte Professor T. E. Holland in der British Academy einen Vortrag über „Neutral duties in a maritime war, as illustrated by recent events“. Da der Vortrag nicht nur wegen der darin behandelten völkerrechtlichen Fragen, welche im Hinblick auf die bevorstehende zweite Haager Konferenz höchst aktuell sind, von allgemeinem Interesse ist, sondern auch wegen der Persönlichkeit des Vortragenden, welcher als einer der bedeutendsten, praktischen Völkerrechtskenner gilt und der englischen Regierung nahe steht, so wollen wir im Nachstehenden unseren Lesern eine Übersetzung des Vortrags im Auszuge geben und einige Bemerkungen daran knüpfen.

Professor Holland begründet zunächst seinen Vortrag damit, daß die schwebenden Völkerrechtsfragen einstweilen durch Private geklärt werden können, bis die nächste Haager Konferenz zusammentritt. Er entwickelt dann die Pflichten eines neutralen Staates gegenüber den Kriegführenden eingehend (mit den Pflichten Privater hat das internationale Recht nichts zu tun) und teilt sie in drei Gruppen, die er mit „abstention“ (Enthaltung), prevention (Vorbeugungsmaßregeln) und acquiescence (Duldung) bezeichnet.

Der erste Begriff umfaßt die Verpflichtung des neutralen Staates, den Kriegführenden keinen Vorschub zu leisten, der zweite die Pflicht, zu verhindern, daß feindliche Handlungen innerhalb seiner Hoheitsgewässer vorgenommen oder letztere als Operationsbasis benutzt werden, der dritte die Verpflichtung, Handlungen der Kriegführenden gegen Schiffe oder Eigentum seiner (des Neutralen) Staatsangehörigen zu dulden, die im Frieden nicht geduldet werden würden.

Im einzelnen führt er folgendes aus:

„I. Enthaltung (abstention).

Der neutrale Staat soll den Kriegführenden weder Streitkräfte zuführen noch solchen Streitkräften die Durchfahrt gestatten, noch soll er ihm Kriegsschiffe oder Munition verkaufen, selbst wenn es sich um regelmäßig wiederkehrende Verkäufe von überflüssigem oder veraltetem Material handelt.

Die Pflicht ist im Laufe des jetzigen Krieges überall beobachtet; auch Deutschland würde sie vermutlich beobachtet haben, wenn Rußland die Durchfahrt durch den Kaiser Wilhelm-Kanal verlangt hätte. Eine neue Frage ist dagegen aufgetaucht beim Verkauf von deutschen Dampfern an die russische Regierung, welche sie umgetauft und als Hilfskreuzer ausgerüstet hat. Wenn diese Dampfer subventioniert sind, so kann man nicht umhin, sie praktisch als einen Bestandteil der deutschen Flottenreserve anzusehen und ihren Verkauf als ungesetzlich zu beanstanden.

Dagegen ist gegen die Rettung der Besatzung kriegführender Schiffe nichts einzuwenden (vgl. beim Versenken des Hilfskreuzers der Südstaaten »Alabama« durch das Nordstaatenschiff »Kearsarge« im amerikanischen Bürgerkriege die Rettung der Besatzung durch die englische Yacht »Deerhound«, ferner Rettung der »Warjag«-Besatzung), doch ist es zweifellos die Pflicht des Neutralen, Maßregeln zu ergreifen, um eine weitere Beteiligung der Geretteten am Kriege zu verhindern.“

Zum Verkauf deutscher Dampfer an die russische Regierung ist zu bemerken, daß diese Handlung nicht beanstandet werden kann, solange die Schiffe in ihrem bisherigen Zustande als Handelsdampfer, ohne für ihren Kriegszweck eingerichtet oder vorbereitet zu sein, in den Besitz des Kriegführenden übergehen. Abkommen, die der neutrale Staat für den eigenen Kriegsfall mit der betreffenden Reederei getroffen hat, sind interne Angelegenheiten, mit denen sich das internationale Recht nicht zu befassen hat.

Die Rettung Schiffbrüchiger ist selbstverständlich; in dem „Warjag"-Falle gab sich Japan damit zufrieden, daß die Geretteten nach Rußland zurückbefördert wurden und nicht direkt auf den Kriegsschauplatz zurückkehren durften.

„II. Vorbeugungsmaßregeln (prevention).

A. Es ist Pflicht des Neutralen, zu verhindern, daß feindliche Handlungen innerhalb seiner Häfen und Territorialgewässer stattfinden. Die Nichterfüllung dieser Pflicht war der Grund eines langen Streites zwischen Portugal und den Vereinigten Staaten über den »General Armstrong«. Es gibt natürlich auch Staaten, welche unfähig sind, diese Pflichten zu erfüllen. (Korea im »Warjag«-Fall, China im »Reshitelni«-Fall). In ähnlicher Weise ist der Neutrale verpflichtet, die Benutzung von Funkspruchstationen an seiner Küste zu Operationszwecken zu verhindern (so scheint China, wenn auch zögernd, die Funkspruchstation bei Tschifu aufgehoben zu haben)."

Eine Verpflichtung des Neutralen, die Benutzung seiner Funkspruchstationen seitens Kriegführender zu verhindern, besteht ebensowenig wie die der Kontrolle durchlaufender Kabeltelegramme. Eine Kontrolle liegt jedoch im eigenen Interesse des Neutralen, da er sich andernfalls dem Akt der Selbsthilfe seitens des Kriegführenden aussetzt, durch andauerndes Stören den Betrieb der Stationen lahmzulegen.

„B. Der Gebrauch neutralen Gebiets als Operationsbasis muß verhindert werden:

1. Jede Anwerbung ist zu verhindern.
2. Keine Expedition zur Teilnahme am Krieg darf dort abgehen.
3. Wenn ein Schiff irgendwie als Kriegsschiff ausgerüstet ist (wie seinerzeit die »Alabama«), so muß seine Entsendung für Kriegszwecke verhindert werden (die Frage ist erst kürzlich wieder illustriert durch das Entkommen des Torpedoboots »Caroline« aus der Werft von Yarrow nach Libau). Dagegen fällt der Verkauf von Kesseln oder anderen wesentlichen Bestandteilen von Kriegsschiffen, wie er im großen Stile stattgefunden hat, nicht unter diese Pflicht.
4. Der neutrale Staat muß die Entsendung von Kohlenschiffen für eine kriegführende Flotte auf See aus seinen Häfen hindern (wie Lord Granville 1870 festgelegt hat), sofern die Bestimmung des Schiffes außer Frage steht. Die Schwierigkeit dieser Prüfung scheint die englische Regierung an der Erfüllung ihrer Pflicht in diesem Punkte gehindert zu haben, ausgenommen im Falle des deutschen Dampfers »Captän Menzell« im vergangenen Dezember. In Deutschland scheint, vielleicht aus demselben Grunde, überhaupt kein Versuch gemacht zu sein, das Chartern von Privatdampfern, welche die russische Flotte an bestimmten Punkten ihres Weges treffen sollten, zu hindern. Während die meisten Staaten sich in dieser Beziehung mit der Handhabe begnügen, die ihnen ihr Strafgesetz für Fälle bietet, in denen

Untertanen sie in Schwierigkeiten mit anderen Mächten bringen, haben England und die Vereinigten Staaten besondere »Foreign Enlistment Acts« geschaffen. Das englische Gesetz bedroht nicht nur die Ausrüstung und Entsendung von Kriegsschiffen für Kriegführende mit Strafen, sondern auch den Bau von Schiffen, die bestimmt sind (oder von denen man es annehmen kann), im Heeres- oder Marinedienst eines Kriegführenden verwandt zu werden. Das Gesetz ist durch die Neutralitätspflicht jedoch nicht bedingt, und seine Nichtanwendung kann anderen Staaten keinen Grund zur Klage geben.

(Auf Grund des Gesetzes ist das Beladen des Dampfers »Captän Menzell« verboten und gegen M. Roche und Sinnet wegen der Entsendung der »Caroline« vorgegangen.)"

Dieser Vorschlag liegt im Interesse Englands, entbehrt aber der allgemeinen Anerkennung. Der englische „Foreign Entlistment Act" ist seinerzeit hervorgegangen aus dem sogenannten „Alabama"-Fall, dessen Entscheidung durch ein internationales Schiedsgericht der englischen Regierung eine Entschädigungszahlung von 15 Millionen Dollar auferlegte. (England hatte im amerikanischen Bürgerkriege die Ausrüstung von Hilfskreuzern für die Südstaaten zugelassen.) Der Bereich des Gesetzes ist dann ausgedehnt auf jede Unterstützung einer operierenden Flotte durch britische Staatsangehörige. Dagegen betrifft das Gesetz den Export von Kriegsmaterial nach Häfen der Kriegführenden nicht. England will damit überseeische Expeditionen allen Rivalen erschweren, während es selbst im Besitz ausreichender Stützpunkte einer solchen Unterstützung nicht bedarf, seinen eigenen Handel jedoch möglichst wenig beschränken. Für alle übrigen Mächte liegt gar kein Grund vor, diesen Grundsatz anzuerkennen.

„5. Asylrecht wird Kriegsschiffen in weit höherem Maße gewährt als Armeen; während letztere sofort entwaffnet werden, genießen erstere das Recht in Fällen von Beschädigungen und Seenot uneingeschränkt. Beschränkungen müssen jedoch insoweit eintreten, daß die Benutzung der neutralen Gewässer als Operationsbasis unmöglich wird.

Die Auffassungen der verschiedenen Mächte gehen hierüber ganz auseinander, wenn auch neuerdings die schärferen Fortschritte machen; so haben die skandinavischen Staaten gleich nach Kriegsausbruch solchen Schiffen den Eintritt in ihre Häfen ganz untersagt.

Allgemeiner anerkannt sind folgende Grundsätze:

a) Das Einbringen von Prisen, ausgenommen in Fällen von Seenot, ist verboten. Nur Frankreich erlaubt 24 Stunden Aufenthalt.

b) Die Beschränkung der Aufenthaltsdauer für Kriegsschiffe. Die französische Erklärung war am allgemeinsten gefaßt; Großbritannien, die Vereinigten Staaten und andere hielten an der 24 Stunden-Frist fest. Wenn der Aufenthalt darüber hinaus ausgedehnt wird, tritt Entwaffnung ein (»Manjur«, »Askold«, »Zessarewitsch«)."

Hier ist eine Unterscheidung zwischen neutralen Plätzen in der Nähe des Kriegsschauplatzes und solchen abseits desselben zu vermissen. Im ersteren Falle ist zur Aufrechterhaltung der Neutralität eine gewisse zeitliche Beschränkung des Asylrechtes geboten, im letzteren dagegen nicht. Frankreich hat daher den Aufenthalt der russischen Flotte in Madagaskar nicht beschränkt, jedoch an der Annamküste eine Beschränkung eintreten lassen, als ihm vorgeworfen wurde, daß die russische Flotte die in

der Nähe des Kriegsschauplatzes belegene indochinesische Küste zum Ausgangspunkt ihrer Operationen mache.

„c) Allgemein gilt der Satz, daß ein Schiff eines Kriegführenden nicht vor Ablauf von 24 Stunden nach dem Auslaufen eines Schiffs der Gegenpartei denselben Hafen verlassen darf.

d) Zuwachs an Waffen oder Mannschaften ist allgemein verboten, wenn auch die französische Erklärung ihn nur zu verbieten scheint, sobald er mit Hilfe der Landesquellen beschafft wird.

e) Kriegführenden Schiffen ist allgemein gestattet, im neutralen Hafen notwendige Reparaturen vorzunehmen und Lebensmittel aufzufüllen.

f) Offen ist die Frage der Kohlenversorgung, sie deckt sich nach heutigen Begriffen mit der Frage, ob man kriegführenden Schiffen erlauben darf, sich in neutralen Häfen mit dem auszurüsten, was sie befähigt, ihre Feinde aufzusuchen oder gegen sie zu operieren.

Die Stellung Englands zu dieser Frage hat sich geändert. 1861 im amerikanischen Bürgerkriege wurden der Bekohlung noch keine Hindernisse in den Weg gelegt; 1862 wurden nur Kohlen bis zum nächsten eigenen Hafen oder einem näheren Bestimmungsort gewährt; dieser Standpunkt wurde 1870, 1885 und 1898 beibehalten, 1904 statt »näherem Bestimmungsort« »näherem namhaft gemachten neutralen Bestimmungsort« gesetzt. Die ägyptische Proklamation vom 12. Februar 1904 verlangt sogar von dem Kommandanten eine schriftliche Erklärung über seinen Bestimmungsort und Kohlenvorrat. Mr. Balfour erklärte am 11. Juni 1904, daß vom Kommandanten eine Verpflichtung verlangt werden würde, daß er in der Tat zu dem angegebenen Hafen direkt gehen würde. Die Ausreise des zweiten pazifischen Geschwaders veranlaßte die Regierung endlich zu der weiteren Verschärfung, daß Schiffen des Geschwaders einzeln oder im Verbande untersagt sei, die Hoheitsgewässer zum Kohlen, sei es von Land oder aus Begleitschiffen, zu benutzen. Das Verbot erstreckt sich auch auf einzeln fahrende kriegführende Schiffe, deren Reise Operationen zum Zweck hat, dagegen nicht auf Schiffe in Seenot."

Die Kohlenlieferung an kriegführende Schiffe ist nach allgemeiner internationaler Anschauung zulässig. England hat indes ein Interesse daran, dieses Recht der Neutralen einzuschränken, und benutzte die Lage, indem es geschickt Rußland mit seinen eigenen Waffen schlug, um der russischen Flotte die Lieferung von Kohlen, als nach russischer Auffassung unter den Begriff der direkten Kontrebande fallend, zu versagen und so sein eigenes Bestreben, überseeische Kriegführung der Rivalen zu erschweren, einen Schritt weiter zu fördern. Portugal folgte, desgleichen Holland, um Verwicklungen zu vermeiden. Spanien versuchte anfangs ebenfalls die Bekohlung der russischen Flotte in Vigo zu hindern, gab aber schließlich dem energischen Drängen Rußlands nach.

China unter englisch-japanischem Druck gestattete bei Annäherung der russischen Flotte das Auslaufen von Kohlendampfern nur, wenn der fünffache Wert als Sicherheit für Anlaufen eines neutralen Hafens hinterlegt war.

„III. Ruhige Duldung von Maßnahmen gegen neutrale Schiffe (acquiescence), die im Frieden nicht geduldet würden.

A. Eine negative Pflicht, welche daraus entspringt, daß die Kriegführenden das Recht haben, sich in allen Gewässern mit Ausnahme der neutralen, mit weittragenden Geschützen anzugreifen, in deren Bereich sich Neutrale nur auf

eigenes Risiko begeben können. Hiergegen dienen dem Neutralen Gesicht und Gehör zur Warnung. Anders liegt dagegen der Fall, wenn neutrale Schiffe auf offener See infolge von Mißverständnissen von Kriegführenden angegriffen werden; in diesem Falle (Dogger Bank) muß volle Genugtuung geleistet werden. Ein Neutraler, welcher sich in feindliche Küstengewässer begibt und zu Schaden kommt, hat natürlich keinen Anspruch auf Schadenersatz. Der Kriegführende hat dagegen kein Recht, außerhalb der 3-Seemeilen-Grenze verborgene Zerstörungsmittel wie Minen auszulegen; dies ist bei allen Erörterungen anerkannt, welche sich mit der Frage beschäftigt haben, ob die neutralen Schiffe während der Belagerung von Port Arthur durch Minen beschädigt sind, die aus dem russischen Küstengewässer vertrieben oder außerhalb ausgelegt waren.

Ob die 3-Seemeilen-Grenze angesichts der modernen Artillerieleistung noch ausreicht, bleibt dahingestellt.

Bemerkenswert ist, daß britische Schiffseigentümer sich neuerdigs gegen Beschädigungen durch treibende Minen und Geschosse (bei Seegefechten) versichern.

B. Viel umstritten ist dagegen die Pflicht der „acquiescence" dem Prisenrecht gegenüber. Anerkannt ist, daß in dem Kompromiß zwischen den Rechten der beiden Kriegführenden und den Rechten der Neutralen, ihren Handel fortzuführen, die Neutralen sich bestimmte Eingriffe in ihren Handel gefallen lassen müssen.

1. Durchsuchung zwecks eventl. Beschlagnahme.

a) In welchen Gewässern darf dieses Recht ausgeübt werden?

In allen mit Ausnahme der Neutralen.

In Wirklichkeit ist den Neutralen in letzter Zeit die Konzession gemacht, daß weitab vom Kriegsschauplatz das Recht nicht ausgeübt wurde (England durchsuchte deutsche Schiffe während des Burenkrieges in Entfernungen wie Aden nicht), weil es als nutzlose Belästigung des neutralen Handels empfunden wurde. Jedoch wird das internationale Recht hierdurch einstweilen nicht berührt; besonders die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, wie nützlich das Durchsuchungsrecht auch weit ab vom Kriegsschauplatz den Kriegführenden sein kann (Beschlagnehmung von Dampfern im Roten Meer und europäischen Gewässern durch russische Kriegsschiffe).

b) Durch welche Schiffe darf es ausgeübt werden?

Durch rechtmäßig ausgerüstete Kriegsschiffe eines Kriegführenden.

Kaper sind durch Art. I der Pariser Seerechtsdeklaration ausgeschlossen. Die Verwendung von freiwilligen Flotten oder subventionierten Dampfern unter dem Befehl von Seeoffizieren kann nicht unter Art. I fallen.

Noch nicht geklärt ist die Frage, ob ein Schiff, welches bereits unter der Handelsflagge auf See ist, während des Krieges in ein Kriegsschiff umgewandelt werden darf. (Die Frage der »Petersburg« und »Smolensk«, welche die Dardanellen unter der Handelsflagge passiert haben, rührt noch andere Fragen auf als die hier behandelten.)"

Aus den bisher gültigen internationalen Rechtsanschauungen läßt sich keinerlei Beweis gegen das Recht führen, Handelsschiffe, welche bereits unter der Handelsflagge auf See sind, während des Krieges zu Kriegsschiffen umzuwandeln. Nur dürfen sie nicht während des Krieges zurückverwandelt werden. Da jeder Handelsdampfer der Wegnahme unterworfen ist, so ist es nur logisch, daß er sich auch in ein Kriegsschiff verwandeln darf, wo und wann es ihm beliebt.

„c) Schützt die Anwesenheit eines neutralen Kriegsschiffes einen Convoi von neutralen Handelsschiffen vor Durchsuchung und Beschlagnahme?

Nach überkommenem internationalen Recht zweifellos nicht, jedoch steht England hier nahezu allein; die kontinentalen Mächte und mit gewissen Einschränkungen auch Japan betrachten die Versicherung eines convoyierenden Kommandanten als eine genügende Sicherheit für die Harmlosigkeit der Ladung. Der (jetzt zurückgenommene) Naval War Code von 1900 der Vereinigten Staaten von Nordamerika vertrat dieselbe Ansicht.

d) Nehmen neutrale Postdampfer oder ihre Post eine Sonderstellung bezüglich des Durchsuchungsrechtes ein?

Der Frage, im amerikanischen Bürgerkriege und im Burenkriege viel umstritten, ist während des jetzigen Krieges nur geringe Aufmerksamkeit geschenkt. Die Durchsuchung des »Prinz Heinrich« durch die »Smolensk« im Roten Meer verursachte einen Sturm in der deutschen Presse, aber anscheinend keinen besonders energischen Protest seitens der Regierung. Das japanische Prisengericht verwarf die Berufung auf den Charakter als Postdampfer im Falle »Argun«."

Die Post auf neutralen Postdampfern muß unantastbar sein.

„2. Gründe für Beschlagnahme eines offenbar neutralen Schiffes, seit der Pariser Deklaration nur drei:

a) Blockadebruch

unangefochten im jetzigen Kriege (ausgenommen Warnungspflicht und vielleicht auch die Anwendbarkeit der Lehre von der voyage contenu).

b) Führen von Konterbande.

α) Es wird anerkannt, daß die Liste der Güter Änderungen unterworfen ist und ein Kriegführender das Recht hat, eine Liste solcher Güter aufzustellen, welche er als Konterbande behandeln will, solange er sich nicht in Widerspruch zu der bisher gültigen Rechtsanschauung setzt.

2 Schulen stehen sich gegenüber:

die kontinentale, welche den Begriff beinahe auf Waffen und Munition beschränken möchte, und die englische, welche einen Unterschied zwischen bedingter und unbedingter Kriegskonterbande macht.

Der lange Streit hierüber wird möglicherweise zum Kompromiß führen; schon neigen die Kontinentalmächte dazu, den Begriff Konterbande auch auf Material und Maschinen zur Anfertigung von Waffen und Munition auszudehnen, während der Begriff »bedingte Konterbande« bei Artikeln zugegeben wird, welche unter Umständen schädlich sind, auf diese will man den Kriegführenden dann ein Vorkaufsrecht einräumen.

Die beiden Begriffe sind in den japanischen Bekanntmachungen voll anerkannt, während die russische das Vorhandensein des Begriffs bedingte Konterbande einfach ignoriert und selbst Kohle, Lebensmittel und Rohbaumwolle der Beschlagnahme unterwirft. Rußland hat allerdings dem Protest Englands und Amerikas soweit nachgegeben, daß es die beiden letzten Artikel als bedingte Konterbande anerkennt.

β) Güter sind nur dann Konterbande, wenn sie für einen Kriegführenden bestimmt sind:

Wenn unbedingte Konterbande, ist nachzuweisen, daß sie nach dem Feindesland gehen.

Wenn bedingte, daß sie nach Plätzen gehen, die vom Feinde belagert oder besetzt sind.

Jedes hierbei betroffene neutrale Schiff kann beschlagnahmt und vor ein Prisengericht gebracht werden."

Hierzu ist zu bemerken, daß Japan unbeanstandet dem Adressaten die Beweisführung zugeschoben hat, daß keine Konterbande an Bord des beschlagnahmten Schiffes sei, während die englische Auffassung dem captor die positive Beweispflicht auferlegt.

„Die feindliche Bestimmung der Güter beweist auch die feindliche Bestimmung des Schiffes, umgekehrt jedoch nicht ohne weiteres, hier spielt die Lehre von der voyage contenu eine Rolle, die zwar nicht in diesem Kriege, aber in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts viel besprochen ist.

Während welches Teils seiner Reise unterliegt ein Schiff der Beschlagnahme auf Grund des Führens von Konterbande?

Zu jeder Zeit, nachdem es mit Konterbande in See gegangen ist, bis diese gelöscht ist, nachher und auf der Heimreise dagegen nicht. (Die Kondemnierung der »Allanton« vor dem Wladiwostoker Prisengericht beruht auf mißverständlicher Auffassung dieses Punktes und wurde später aufgehoben.)

c) Dienste für den Feind:

Beförderung feindlicher Personen oder Depeschen (das einzige Beispiel im jetzigen Kriege ist die »Nigretia«, welche scheinbar deshalb kondemniert ist, weil sie den entkommenen Kommandanten und Leutnant des russischen Torpedoboots »Rastoropni« nach Wladiwostok bringen wollte).“

Hierzu kommt noch der Fall „Industrie“: Der Dampfer wurde Anfang dieses Jahres von einer Tschifu-Zeitung als Zeitungskorrespondenzboot für 3 Monate gemietet. Er wurde, als er am 23. März in der Koreastraße die Konzentration der japanischen Flotte beobachtete, von dem Panzerkreuzer „Kasuga“ unter dem Verdacht, im Interesse des Feindes zu spionieren, aufgebracht und später vom Prisengericht konfisziert.

„Der neutrale Staat hat nicht die Pflicht, seine Untertanen an der Ausführung der unter a, b oder c genannten Unternehmungen zu hindern, wenn auch Kriegführende gelegentlich versucht haben, die entgegengesetzte Ansicht zur Geltung zu bringen, nachdem sie durch solche Unterstützung des Feindes geärgert waren.

3. Verfahren nach der Beschlagnahme.

Zum Schutz der möglicherweise harmlosen Ladung ist der Beschlagnehmende verpflichtet, eine Besatzung an Bord der Prise zu setzen und sie zur Aburteilung durch ein Prisengericht in den Hafen zu schicken.

Ist er hieran gehindert (durch die drohende Gefahr eines Angriffs von überlegenen Streitkräften, Mannschafts- oder Kohlenmangel), so kann er

a) die Prise versenken, wenn Schiff und Ladung zweifellos dem Feinde gehören.“

Hier ist eine Äußerung des englischen liberalen Sir R. T. Reid in einem in der „Times“ vom 14. Oktober 1905 abgedruckten Briefe von Interesse, der dazu rät, dem Vorschlag des Präsidenten der Vereinigten Staaten beizutreten und das Seebeuterecht abzuschaffen, da England den größten Schaden davon hätte.

Es ist indes unwahrscheinlich, daß sich die englische Regierung diese Auffassung zu eigen machen wird, da sie die Flotte für stark genug hält, den eigenen Handel zu schützen. Auch in früheren Kriegen (dem englisch-französischen) hat England die relativ geringe Schädigung des eigenen Handels in Kauf genommen und den Vorteil der

Vernichtung des feindlichen Handels höher angeschlagen. Ein Inselstaat, der eine Kontinentalmacht nicht durch einen Stoß ins Herz des Landes zum Frieden zwingen kann, wird nicht auf ein Mittel verzichten, ihm die Lebensadern zu unterbinden und ihn so durch wirtschaftliche Schädigung dem Friedensschluß geneigt zu machen.

„b) Wenn Schiff oder Ladung neutral sind, so ist es fraglich. Die neutrale Regierung ist nicht verpflichtet, sich die Zerstörung möglicherweise harmlosen Eigentums ihrer Untertanen gefallen zu lassen, es sei denn, daß die unabweisbare Notwendigkeit der Zerstörung nachgewiesen wird (und auch dann ist es noch fraglich).

Im Falle »Knight Commander« hat die englische Regierung Einspruch erhoben, nachdem vorher schon die Mißbilligung der russischen Instruktion betont war. Bei der Diskussion im Parlament fiel sogar der Ausdruck „outrage" von seiten des Ministers. Jedoch läßt sich dieser Standpunkt der Meinung und Praxis den Nationen gegenüber nicht aufrechthalten.

Das englische Admiralty Manual von 1888 instruiert freilich die Kommandanten, Schiff und Ladung, wenn ihr Einbringen unmöglich, ohne Lösegeld freizugeben, wenn sie nicht als feindliches Eigentum nachgewiesen sind. Andere Prisenordnungen (Rußland, Frankreich, Vereinigte Staaten und Japan) gestatten dagegen unter gewissen Umständen die Zerstörung.

4. Das Prisengericht.

Die Zusammensetzung muß eine solche sein, daß die Rechtsprechung nach internationalem Recht gewährleistet ist. Englische und amerikanische Prisengerichte sind ausschließlich mit Berufsrichtern, von teilweise bedeutendem Ruf, besetzt, wenigstens in höchster Instanz. Auf dem Kontinent sitzen auch Verwaltungsbeamte und Diplomaten in den Prisengerichten. Die Fehler des Prisengerichts in Wladiwostok, die seiner Zusammensetzung zuzuschreiben sind, wurden durch die Entscheidungen des Appellationshofes in Petersburg, dank Professor v. Martens, wieder gut gemacht.

5. Die Strafe.

a) Auf Blockadebruch oder Versuch steht Wegnahme, einerlei ob einlaufend oder auslaufend, ob auf der Ausreise oder Heimreise. Die Ladung kann ebenfalls beschlagnahmt werden, wenn sie demselben Eigner gehört, und in einigen Ausnahmefällen.

b) Führen von Konterbande führt in der Regel nur zur Wegnahme dieser; das Schiff und der harmlose Teil der Ladung muß schließlich freigegeben werden, wenn nicht eins von beiden demselben Eigner gehört oder eng verbunden ist mit der Konterbande.

Die russischen Instruktionen lauten:

Das Schiff ist ebenso wie die Konterbande zu kondemnieren, wenn es dem Feinde oder einem seiner Häfen zuführt:

(1) Gegenstände oder Vorräte zum Schießen mit Feuerwaffen oder Explosivkörper

oder (2) andere Konterbande-Artikel, sofern sie mehr als die Hälfte der Ladung ausmachen.

Der erste Grund ist natürlich unzulässig, der zweite wird unterstützt durch Prisenreglements der Kontinentalstaaten und das Reglement des Prises maritimes Art. 117 des Institut de Droit International, aber abgelehnt von England und Amerika. Ersteres hat infolgedessen mehrfach Protest erhoben.

c) Für dem Feinde geleistete Dienste, Beförderung von Personen oder Nachrichten, verfällt das neutrale Schiff der Beschlagnehmung. Nach Lord Stowell würde ein weniger strenges Verfahren seinen Zweck verfehlen."

Zum Schluß führt Holland die Punkte auf, welche er für spruchreif hält für die nächste Haager Konferenz:

1. Dürfen subventionierte Postdampfer einem Kriegführenden verkauft werden?

2. Ist die neutrale Regierung verpflichtet, Kriegführenden den Verkehr mit Funkspruchstationen auf ihrem Gebiet zu untersagen, oder

3. das Auslaufen auch nur teilweise ausgerüsteter Kriegsschiffe zu hindern, oder

4. den Export von Zufuhren für kriegführende Flotten auf See, besonders von Kohle, sorgfältiger als bisher zu hindern?

5. Welche Vorkehrungen muß der Neutrale gegen Mißbrauch des Asylrechts treffen (mit besonderer Berücksichtigung des Einbringens von Prisen, Aufenthaltsdauer, Folgen von Überschreiten der letzteren, gleichzeitigen Aufenthalts von Fahrzeugen beider Parteien, Ausbesserungen und Übernahme von Vorräten während des Aufenthalts und besonders Kohlenergänzung)?

6. Unterbrechung der sicheren Navigierung in den Territorialgewässern und der offenen See.

7. Entfernung vom Kriegsschauplatz, auf welche das Durchsuchungsrecht ausgeübt werden kann.

8. Schützt die Zugehörigkeit zu einem Convoi neutraler Schiffe vor der Durchsuchung?

9. Wann und wo dürfen subventionierte und Dampfer der Freiwilligen Flotte aus Handels- zu Kriegsschiffen umgewandelt werden?

10. Sind Postdampfer oder Postsäcke unantastbar?

11. Warnungspflicht gegenüber Blockadebrechern und Anwendung der Lehre von der voyage contenu auf die Blockade.

12. Unterscheidung zwischen unbedingter und bedingter Konterbande (mit besonderer Berücksichtigung von Lebensmitteln und Kohle).

13. Die Lehre von der voyage contenu mit Bezug auf Konterbande.

14. Darf eine Prise überhaupt zerstört werden und in welchen Fällen, wenn sie nicht vor ein Prisengericht gebracht werden kann?

15. Besetzung von Prisengerichten.

16. Ist die Kondemnierung des Schiffes zulässig, wenn mehr als ein bestimmter Teil der Ladung aus Konterbande besteht?

R.

Meinungsaustausch.

Im Novemberheft fordert Herr Kapitänleutnant Waldeyer in dem Aufsatze: „Flaggschiffe und ihre taktische Stellung" auf S. 1369 den Fortfall der Admiralsflaggen im Kriege. Ein geschichtliches Beispiel für diese Forderung finde ich in H. Newbolt: „The year of Trafalgar", London 1905, S. 123: „Der französische Höchstkommandierende (Villeneuve) allein zeigte keine (Kommando-) Flagge . . ." nach Eröffnung des Feuers in der Schlacht bei Trafalgar.

Kapitän zur See z. D. Meuß.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Marineetat 1906. Aus dem Marineetat 1906 entnehmen wir: Unter den Einnahmen des ordentlichen Etats (zusammen 589 627 Mark) ist eine auf 220 000 Mark geschätzte Summe für den Verkauf von Schiffen usw. aufgeführt. Es ist der Verkauf der fünf alten Schiffe: „Hansa“, „Olga“, „Merkur“, „Neptun“ und „Carola“ in Aussicht genommen.

Im außerordentlichen Etat der Einnahmen werden als einzige Summe 500 000 Mark als zweite Rate des Kaufpreises für die an den Staat Bremen verkaufte Batterie Brinkamahof I genannt.

Der ordentliche Etat sieht für fortdauernde Ausgaben 112 702 035 Mark (1905: 105 046 491 Mark) vor.

Wie bisher werden auch für 1906 wieder 20 000 Mark zur Förderung des neusprachlichen Studiums der Offiziere usw. gefordert.

Neu im Etat erscheint die Summe von je 1000 Mark als Remuneration für den preußischen evangelischen und katholischen Feldpropst, welche die Geschäfte eines Marinepropstes nebenamtlich wahrnehmen.

Die Vermehrung des Personals soll sein:

a) Seeoffiziere: 2 Kontreadmirale, 4 Kapitäne zur See, 3 Fregatten- oder Korvettenkapitäne, 29 Kapitänleutnants 1. Klasse, 21 Kapitänleutnants 2. Klasse, 41 Unterleutnants zur See, zusammen 100 Stellen.

Die Zahl der einzustellenden Seekadetten beträgt 175 gegen 150 im Jahre 1905.

b) Marine-Ingenieure: 1 Marine-Chefingenieur oder Marine-Oberstabsingenieur, 5 Marine-Stabsingenieure, 7 Marine-Oberingenieure, 13 Marine-Ingenieure, zusammen 26 Stellen.

c) Deckoffiziere, Mannschaften der Matrosendivisionen, Werftdivisionen, Torpedoabteilungen: Die für 1906 vorgesehenen Kopfstärken werden sich bei einem Gesamtzugang von 2340 Köpfen auf die Marineteile im einzelnen, wie folgt, verteilen:

	Oberdeckoffiziere	Deckoffiziere	Feldwebel, Wachtmeister	Vizefeldwebel	Obermaate	Maate	Gemeine mit Obermatrosenrang	Gemeine	Schiffsjungen-Unteroffiziere	Schiffsjungen	Summe
Matrosendivisionen	111	183	79	36	1072	1608	3345	10 035	—	—	16 469
Schiffsjungendivision	—	—	—	—	—	—	—	—	48	1052	1 100
Werftdivisionen:											
Maschinenpersonal	278	555	—	—	1095	1642	1712	5 136	—	—	10 418
Sonstiges Personal	35	70	38	12	312	466	331	991	—	—	2 255
Torpedoabteilungen:											
Seemännisches Personal	17	35	17	8	153	231	434	1 303	—	—	2 198
Maschinenpersonal	75	150	—	—	302	454	439	1 318	—	—	2 738
zusammen 1906	516	993	134	56	2934	4401	6261	18 783	48	1052	35 178
Bestand 1905	481	930	126	56	2746	4120	5821	17 458	48	1052	32 838
Zugang 1906	35	63	8	—	188	281	440	1 325	—	—	2 340

d) Deckoffiziere, Mannschaften der Matrosenartillerie-Abteilungen. Es werden als Besatzung für eine neu hinzutretende Küstenbatterie an der Elbe und zur Bemannung eines zweiten Minendampfers gefordert: 3 Deckoffiziere, 16 Maate und Obermaate, 132 Gemeine und Gemeine mit Obermatrosenrang, zusammen 151 Stellen.

e) Marine-Sanitätsoffizierkorps und Sanitätsmannschaften. Im Kapitel 57 werden neu verlangt: 5 Oberstabsärzte, 3 Stabsärzte, 2 Oberassistenzärzte, 3 Assistenzärzte, zusammen 13 Stellen.

Ferner 8 Obersanitätsmaate, 7 Sanitätsmaate, 8 Obersanitätsgasten, 69 Sanitätsgasten, 4 Marinekrankenwärter, zusammen 98 Stellen.

f) Für das Kassen- und Rechnungswesen (Kapitel 62) werden mehr gefordert: 3 Stabszahlmeister, 6 Zahlmeister, 4 Zahlmeisteraspiranten, 8 Verwaltungsschreiber.

Hiernach ergibt sich die nachstehende Übersicht über die Gesamtstärke des für 1906 geforderten Etats an Marinepersonal:

Laufende Nummer		Offiziere	Marineärzte	Mannschaften				Summe
				Deckoffiziere	Unteroffiziere	Gemeine	Schiffsjungen	
1	Seeoffiziere einschl. pensionierte Offiziere	1511	—	—	—	—	—	1 511
2	Seeoffizieraspiranten	—	—	—	378	175	—	553
3	Marine-Ingenieure einschl. pensionierte Ingenieure	269	—	—	—	—	—	269
4	Matrosendivisionen, Schiffsjungendivisionen, Werftdivisionen, Torpedoabteilungen	—	—	1509	7525	25 044	1100	35 178
5	Matrosenartillerie	—	—	36	336	2 563	—	2 935
6	Marineinfanterie	50	—	—	191	1 038	—	1 279
7	Mannschaften der Bekleidungsämter . .	—	—	—	25	200	—	225
8	Sanitätspersonal	—	221	—	184	254	—	659
9	Personal der Artillerieverwaltung . .	74	—	99	56	—	—	229
10	Personal des Torpedowesens (Technisches und Verwaltungspersonal)	46	—	107	46	—	—	199
11	Personal des Minenwesens (Technisches und Verwaltungspersonal)	19	—	29	44	—	—	92
12	Zahlmeisteraspiranten und -Applikanten sowie Verwaltungsschreiber . . .	—	—	75	200	42	—	317
13	Personal des Vermessungswesens und der Küstenbezirksämter	—	—	28	—	—	—	28
	Gesamtsumme	1969	221	1883	8985	29 316	1100	43 474
		2190		41 284				

Für Indiensthaltungen (Kapitel 52) werden im ganzen gefordert 30 012 796 Mark (1905: 28 125 358 Mark). Für die Schlachtflotte sind davon 16 258 494 Mark gegen 14 007 958 Mark im Jahre 1905 vorgesehen. Die Mehrkosten erklären sich durch den Eintritt der größeren Linienschiffe in die Flotte und durch die vermehrte Indiensthaltung von Torpedobooten. Die zahlenmäßige Zusammensetzung der aktiven Schlachtflotte bleibt dieselbe wie im Vorjahre, nämlich: 16 Linienschiffe, 2 große Kreuzer, 6 kleine Kreuzer

und 2 Tender. Außerdem sind für die Reserveformation wieder 2 Küstenpanzerschiffe vorgesehen.

Die Auslandsschiffe benötigen 7 050 678 Mark (1905: 7 979 232 Mark). Der Minderbedarf gegen das Vorjahr erklärt sich mit der Zurückziehung 1 großen Kreuzers, 1 kleinen Kreuzers und zweier Kanonenboote. Es sind für 1906 vorgesehen für:

Ostasiatische Station: 3 große Kreuzer, 1 kleiner Kreuzer, 4 Kanonenboote, 2 Torpedoboote, 3 Flußkanonenboote, 1 Begleitdampfer.

Australische Station: 2 kleine Kreuzer.

Ostafrikanische Station: 1 kleiner Kreuzer.

Amerikanische Station: 2 kleine Kreuzer, 1 Kanonenboot.

Konstantinopel: 1 Stationsschiff.

Vermessungen: 2 Vermessungsschiffe.

Die Vermehrung der Artillerieschulschiffe erfordert einen gegen das Vorjahr um 635 134 Mark gesteigerten Geldbedarf, während für Torpedoversuche 116 052 Mark weniger als 1905 verlangt werden.

Beim Bildungswesen werden 1000 Mark mehr für die Unterhaltung der Schiffsbibliotheken der Marinestationen der Ost= und Nordsee gefordert.

Beim Kapitel 60 (Instandhaltung der Flotte und der Werften) werden 4 Betriebsdirektoren und 10 Bauinspektoren und Baumeister mehr in Ansatz gebracht, wogegen 2 Ressortdirektoren und 2 Bauinspektoren und Baumeister in Fortfall kommen.

In Kapitel 61 (Waffenwesen und Befestigungen) werden für Schießübungen der Marineteile und der in Dienst befindlichen Schiffe usw. 4 147 000 Mark gegen 3 597 000 Mark für 1905 verlangt.

Unter „Verschiedene Ausgaben“ (Kapitel 64) sind 2000 Mark als jährliche Beihilfe für die Schiffbautechnische Gesellschaft zu Berlin vorgesehen. Eine Unterstützung der Arbeiten der Gesellschaft liegt im Interesse der Marine, da die auf die Entwicklung der Schiffbautechnik gerichteten Bestrebungen derselben auch für den Kriegsschiffbau und die Einrichtung der Kaiserlichen Werften von Bedeutung sind.

An einmaligen Ausgaben (Kapitel 6) verlangt der ordentliche Etat 88 689 650 Mark gegen 81 548 450 Mark im Jahre 1905. Hiervon entfallen 73 475 000 Mark auf Schiffneubauten (4 705 000 Mark mehr als 1905).

Unter den Schiffbauten werden Schlußraten angesetzt für: „Lothringen“, „Deutschland“, „Leipzig“, „Danzig“, Minendampfer „A“, 1 Torpedobootsdivision.

Dritte Raten für: Linienschiff „O“. „Hannover“, großen Kreuzer „C“.

Zweite Raten für: Linienschiffe „Q“ und „R“, großen Kreuzer „D“, kleinen Kreuzer „O“, „Ersatz Wacht“, „Ersatz Blitz“.

Erste Raten für: Linienschiffe „Ersatz Bayern“ und „Ersatz Sachsen“, großen Kreuzer „E“, kleine Kreuzer „Ersatz Pfeil“ und „Ersatz Comet“, Minendampfer „B“, 2 Torpedobootsdivisionen.

Infolge der notwendigen Vergrößerung des Deplacements der zu erbauenden Linienschiffe ist die Anschlagssumme für „Ersatz Bayern“ und „Ersatz Sachsen“ auf je 22 270 000 Mark gegen 15 650 000 Mark bei den Schiffen „Q“, „R“ usw. festgesetzt.

Zur Einrichtung eines Linienschiffes der „Sachsen“=Klasse als Torpedoschulschiff werden 150 000 Mark gefordert, da das bisherige Torpedoschulschiff „Blücher“ für die gesteigerten Anforderungen des Dienstes räumlich nicht mehr ausreicht und außerdem verbraucht ist.

Für eine umfangreiche Grundreparatur verbunden mit baulichen Verbesserungen der großen Kreuzer „Hertha“ und „Viktoria Luise“ wird eine erste Rate von 500 000 Mark von der auf 2 000 000 Mark veranschlagten Gesamtsumme verlangt.

Für die Beschaffung von Unterseebooten und Versuche mit denselben sind für

1906 2 500 000 Mark vorgesehen. 450 000 Mark sind in Ansatz gebracht für einen Tender der Artillerieschule in Sonderburg.

Die vorgesehene erhebliche Verstärkung der artilleristischen Armierung der neuen Linienschiffe („Ersatz Bayern“ und „Ersatz Sachsen“) und Panzerkreuzer (Kreuzer „E“) bedingt eine Erhöhung der Anschlagssumme auf je 13 500 000 bzw. 8 500 000 Mark gegen 7 900 000 Mark bzw. 4 280 000 Mark der Kosten für die Artillerie der letztgebauten Schiffe.

Der zur Ausbildung der Heizer der Nordseestation dienende Hulk „Leipzig“ besitzt nur Zylinderkessel. Vier dieser Kessel sollen, um die Ausbildung auf die Bedienung moderner Schiffskessel ausdehnen zu können, durch Wasserrohrkessel ersetzt werden (Kosten 365 200 Mark).

Als erste Baurate für die Verlegung der Marineschule von Kiel nach Mürwik bei Flensburg sowie zum Bau eines Wohnhauses für den Direktor der Schule sind 500 000 Mark in Ansatz gebracht.

Ein Neubau der Marinesignalstelle Kiel-Düsternbrook hat sich als notwendig herausgestellt. Es ist deshalb der Bau einer in das offene Fahrwasser vorgeschobenen Signalstelle in Aussicht genommen, die zugleich als Funkspruchstation dienen, ein Telegraphenamt aufnehmen und Unterkunftsräume für Signalmannschaften und Bootsgäste enthalten soll (Kosten 153 000 Mark).

Für den Neubau eines Exerzierhauses für die I. Matrosendivision werden 105 000 Mark, für die Verlegung der Schießstände der Garnison Kiel und der aktiven Schlachtflotte 300 000 Mark gefordert.

50 000 Mark sind als Kosten für die Einrichtung der Feuerschiffe „Adlergrund“, „Reserve Ostsee“ und „Reserve Jade“ mit Funkentelegraphie veranschlagt. Ferner ist eine wesentliche Verbesserung und Vervollständigung der Hilfsmittel für das Küstennachrichtenwesen der Marine vorgesehen und dafür 174 000 Mark gefordert.

Der außerordentliche Etat ist auf insgesamt 24 390 000 Mark (1905: 20 159 000 Mark) veranschlagt. Im einzelnen werden größere Summen gefordert: als siebente Rate zum Bau von drei großen Trockendocks in Wilhelmshaven 3 100 000 Mark und als sechste Rate zur Erweiterung der Werft Wilhelmshaven, Herstellung einer dritten Einfahrt usw. 6 550 000 Mark. Zum Bau von Küstenbatterien an der Elbe und Weser werden insgesamt 1 500 000 Mark, zum Ausbau eines Festungswerkes bei Kiel 50 000 Mark verlangt.

Zur Entlastung des Torpedoressorts der Werft zu Kiel sollen für die Torpedoboots-Reservedivisionen der Ostsee eine Werkstatt zur Ausführung kleinerer Reparaturen an den Booten und ein Torpedolager und Regulierhaus zur Aufnahme und Instandhaltung der Torpedos dieser Divisionen in Wik erbaut werden. Einschließlich der Kosten für eine Bollwerksanlage sind hierfür 300 000 Mark vorgesehen.

Als erste Rate zum Bau einer katholischen Garnisonkirche in Kiel werden 200 000 Mark gefordert.

— Aktive Schlachtflotte. Die Schießpreise für hervorragende Leistungen im Schießen mit der Schiffsartillerie sind für das Jahr 1905 den Linienschiffen „Zähringen“ und „Elsaß“ vom Kaiser verliehen worden.

Die Kreuzer und das I. Geschwader machten im November Übungsreisen im Verbande in der Ostsee. Die übrigen Schiffe der aktiven Schlachtflotte waren mit Winterinstandsetzungsarbeiten oder Einzelübungen beschäftigt.

Die Manövertorpedobootsflottille, bestehend aus der zweiten („S 114“ bis „S 119“) und der dritten Torpedobootsdivision („S 121“ bis „S 125“) hat am 18. November in Dienst gestellt und ist unter den Befehl der aktiven Schlachtflotte getreten.

„Yorck“ ist am 21. November in Dienst gestellt. Der Panzerkreuzer wird nach Erledigung der Probefahrten in den Verband der Aufklärungsschiffe an Stelle des dann außer Dienst stellenden „Prinz Heinrich“ treten.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Der dem Kreuzergeschwader für besondere Leistungen im Schießen mit der Schiffsartillerie verliehene Schießpreis ist für das laufende Schießjahr dem kleinen Kreuzer „Thetis“ zuerkannt worden.

Das Flaggschiff „Fürst Bismarck“ ist am 30. Oktober in Wusung eingetroffen. Dort hat am 12. November der Kontreadmiral Breusing das Kommando über das Kreuzergeschwader übernommen; Vizeadmiral v. Prittwitz und Gaffron hat nach zweijährigem Aufenthalt auf der Station mit dem Reichspostdampfer „Sachsen“ die Heimreise angetreten. Der neue Geschwaderchef ist mit dem „Fürst Bismarck“ am 15. November in Tsingtau eingetroffen.

„Hansa“ hat Kobe, Yokohama und Nagasaki besucht; sie wird Ende November in Wusung mit dem Fähnrichstransport zusammentreffen. Mit Ankunft dieses Transportes wechseln die Kommandanten von „Fürst Bismarck“, „Iltis“, „Tiger“, „Tsingtau“ und „S 90“.

„Jaguar“ liegt seit längerer Zeit in Tsingtau, „Tiger“ in Shanghai; „Luchs“ unternimmt Kreuzfahrten an der südchinesischen Küste; „Vorwärts“ ist nach dem Yangtse zurückgekehrt, „Vaterland“ zur Reparatur nach Shanghai gegangen, „Tsingtau“ aus dem Kantonflußrevier in Hongkong eingetroffen.

„Bremen“ hat nach einem 18tägigen Aufenthalt in Galveston die Rundreise in den westindischen Gewässern wieder aufgenommen und geht zunächst nach Key West.

„Condor“ ist nach einem Besuch von Suva (Fidschiinseln) nach Jaluit gegangen.

Die Beteiligung S. M. Schiffe „Thetis“, „Bussard“ und „Seeadler“ an der Unterdrückung der Unruhen in Deutsch-Ostafrika hat auch im November keine Unterbrechung erlitten.

„Sperber“ ist von einer Kreuzfahrt nach Bata nach Duala zurückgekehrt, wo der Mannschaftsaustausch stattgefunden hat. Im Anschluß hieran führt „Sperber“ eine größere Rundreise nach dem Süden seines Stationsgebietes aus.

— Schulschiffe. Die Reparatur der in Cadiz dockenden „Stosch“ wird voraussichtlich erst gegen Weihnachten beendet sein.

— Probefahrten. „Yorck“ entwickelte bei der 2. forcierten Übergabefahrt 19 236 Pferdestärken.

„Hessen“ erledigte am 30. Oktober eine 24stündige beschleunigte Dauerfahrt. Geschwindigkeit: 16,6 Seemeilen. Kohlenverbrauch 0,791 kg bei 11 384 Pferdestärken. Bei einer Meilenfahrt am 15. November lief das Schiff mit 16 900 Pferdestärken 18,23 Seemeilen. Die Fahrt mit der Höchstleistung der Kessel steht noch aus.

Das Vermessungsschiff „Planet hat am 16. November in Dienst gestellt. Nach Erledigung der Probefahrten wird das Schiff Ende November eine Versuchsfahrt in das Skagerrak und Kattegatt zur Erprobung der ozeanographischen Instrumente, der Drachenausrüstung und der Registrierballons vornehmen. In der bis 800 m tiefen norwegischen Rinne werden auch die Tieflot- und Schöpfapparate einer Untersuchung unterzogen werden.

— Havarien. Am Abend des 17. November kollidierte bei unsichtigem schneeigem Wetter bei einer Nachtübung das Führerboot der E-Torpedobootsdivision der Schulflotille „S 126“ mit dem Kreuzer „Undine“ in der Nähe des Gabelsflachs. Das Torpedoboot wurde beim vorderen Heizraum getroffen, halb durchschnitten und sank unmittelbar nach dem Zusammenstoß. Oberleutnant zur See Kaiser und 32 Mann ertranken. Der Divisionschef und sämtliche übrigen Offiziere sowie ein Teil der Mannschaft erlitten Brandwunden durch den ausströmenden Kesseldampf; der schwer verbrühte leitende Maschinist des Bootes starb einige Tage nach dem Unglück. Die Division machte einen

Angriff gegen die abgeblendet fahrende „Undine“, als das Führerboot, vom Scheinwerfer geblendet und im Irrtum über die Lage des Kreuzers, diesem vor den Bug geriet. Das Heck von „S 126“ schlug gegen das dicht folgende zweite Boot der Division „S 127“ und brachte diesem erhebliche Beschädigungen über die ganze Länge der Backbordseite bei; es wurde hierbei ein Kutter und ein Mann der Besatzung von „S 127“ über Bord gerissen.

Die Marine beklagt diesen außerordentlich großen Verlust von in treuer Pflichterfüllung dahingegangenen Kameraden auf das tiefste. In tragischer Weise ist durch einen unglücklichen Zufall der bittere Ernst der auf die Erzielung höchster Leistungsfähigkeit für den Kriegsfall gerichteten Friedensübungen unserer Marine in die Erscheinung getreten. Die Trauer um die im Dienst gebliebenen Kameraden wird aber die Überlebenden nicht abhalten, in demselben, Erfolge versprechenden Geist weiterzuarbeiten, der stets in besonderer Weise die deutsche Torpedobootswaffe ausgezeichnet hat.

— Schiffe außer Dienst. Das Hafenschiff „Kaiser“ wird fortan den Namen „Uranus“ führen.

Die zuletzt als Artillerieschulschiff verwandte frühere Kreuzerkorvette „Carola“ ist aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen.

— Verschiedenes. Deutsches Unterseeboot. Noch immer tauchen gelegentlich alarmierende Nachrichten über angeblich mißlungene Versuche des ersten deutschen Unterseebootes in der Presse auf. Demgegenüber steht fest, daß das einzige, im Auftrage des Reichs-Marine-Amts auf der Germaniawerft, Kiel, im Bau befindliche Unterseeboot noch gar keine Probefahrten gemacht hat.

Memel-St. Petersburg. Um den beurlaubt gewesenen Marineattaché für die nordischen Reiche nach St. Petersburg zurückzubringen und mit der deutschen Botschaft in St. Petersburg in Verbindung zu bleiben, war es Anfang November wegen des Streiks der russischen Eisenbahnen für kurze Zeit notwendig, mit Torpedobooten eine Verbindung zwischen Memel und Peterhof herzustellen. Der Kreuzer „Lübeck“ diente in Memel den die Fahrten ausführenden Booten „D 7“, „S 93“ und „S 120“ bis „S 124“ als Depotschiff. An die Entsendung dieser Fahrzeuge knüpfte ein Teil der deutschen und sich ihr anschließend der ausländischen Presse ohne jede Unterlage allerlei unzutreffende Gerüchte.

Trockendocks in Wilhelmshaven. Der Bau der drei neuen Trockendocks in Wilhelmshaven ist ins letzte Stadium eingetreten. Das zuerst in Angriff genommene Dock IV ist nahezu fertig, so daß in den nächsten Tagen die erste Dockung vorgenommen werden kann. Zu diesem Zweck wird das Ende September vom Stapel gelaufene Linienschiff „Hannover“ das Dock aufsuchen. Die Docks V und VI sind so weit vorgeschritten, daß die Mauern aus dem Wasser hervorragen. Die kleine Taucherglocke hat infolgedessen ihre Arbeit eingestellt. Die letzten Arbeiten können im Winter nicht ausgeführt werden und sollen daher bis zum Frühjahr ruhen.

Zu den an der deutschen Nordseeküste bestehenden Funkspruchstationen läßt jetzt die Marineverwaltung eine weitere Station in Wilhelmshaven erbauen, so daß nach Inbetriebnahme dieser alle wichtigeren Orte der deutschen Nordseeküste mit derartigen Anlagen versehen sind.

Kiautschou. Die bisher in Kaumi und in der Kreisstadt Kiautschou stationiert gewesenen Detachements des III. Seebataillons werden in einiger Zeit zurückgezogen und wieder in Tsingtau kaserniert werden. Die Zurückziehung erfolgt nach Vereinbarung mit der chinesischen Regierung.

Die Deutschen Shanghais haben den in den China-Wirren des Jahres 1900 gefallenen Angehörigen des Heeres und der Marine eine Gedenktafel in der dortigen Kirche gewidmet. Die feierliche Einweihung fand im September statt.

Kabel Shanghai—Yap. Der Kabeldampfer „Stephan“ der Norddeutschen Seekabelwerke in Nordenham hat Ende Oktober die Legung des Kabels Shanghai—Yap glücklich beendet. Der Betrieb des Kabels begann mit dem 1. November. Das neu verlegte Kabel ist besonders aus dem Grunde beachtenswert, weil durch dasselbe ein Ring von nicht-englischen Kabeln um die ganze Erde geschlossen wird. Das jüngste deutsche Kabel ist auf so großen Meerestiefen verlegt worden, wie bisher kein anderes Kabel der Erde. Während noch vor wenigen Jahren Kabel nirgends in größeren Tiefen als 5000 m lagen, war man bei dem Kabel Shanghai—Yap gezwungen, Tiefen bis zu 8000 m zu überwinden. Die von der Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft nunmehr verlegten Kabel haben folgende Längen: Menado—Yap 1076 Seemeilen, Yap—Guam 563 Seemeilen, Yap—Shanghai 1779 Seemeilen, zusammen 3418 Seemeilen. Insgesamt verfügt Deutschland jetzt über etwa 27 000 km Kabel (davon etwa 5300 km in staatlichem Besitz). Das gesamte Kabelnetz der Erde beträgt gegenwärtig zwischen 430 000 und 400 000 km.

Schiffahrtsstreit Hamburg—Bremen. In Bremen wird eine neue Schiffahrtslinie unter dem Namen Roland-Linie seitens mehrerer einflußreicher Reeder nach der Westküste Südamerikas eingerichtet. Die Hamburger Kosmos-Linie sieht darin eine Bedrohung ihrer Interessen und will mit der Schaffung einer Linie Bremen—New York für die Fracht- und Auswandererbeförderungen antworten. Da die Hamburg—Amerika-Linie mit der Kosmos-Linie enge Beziehungen pflegen und anderseits der Norddeutsche Lloyd der neuen Roland-Linie nahe stehen soll, scheint ein Widerstreit der Interessen unserer beiden größten Reedereien offenkundig werden zu sollen, der in latenter Form allem Anschein nach schon einige Zeit bestand. Es ist zu hoffen und zu wünschen, daß diese Differenzen bald ein für beide Teile befriedigendes Ende finden werden.



England. Nachdem die Erörterungen über das japanische Bündnis und die Hetzereien wegen der Marokkoangelegenheit in der Presse allmählich zur Ruhe gekommen sind, wendet sich das Interesse wieder mehr innerpolitischen Fragen zu. Gegen die geringen Erfolge, die das Kabinett Balfour auf diesem Gebiete aufzuweisen hat, versucht es, sich durch steten Hinweis auf die Erfolge in der äußeren Politik zu verteidigen. Die fiskalische Frage ist noch um keinen Schritt ihrer Lösung entgegengebracht. Der augenblicklich sehr blühende Handel Englands hat die Gegner Chamberlainscher Politik nicht vermindert. Chamberlain selbst scheint mit der Haltung des Balfourschen Kabinetts nicht mehr so einverstanden zu sein, obgleich es der Propaganda seiner Ideen wenig Hindernisse in den Weg legt. Auch die Armeereorganisation harrt noch ihrer endgültigen Lösung; der Anfang mit der Einführung einer kurzen Dienstzeit für die Home Service-Armee ist allerdings vor kurzem gemacht. Rednerisch waren fast alle Minister in der letzten Zeit lebhaft tätig, da der Wiederzusammentritt des Parlaments nahe und die Neuwahlen nicht mehr fern sind. Im übrigen wird größere Zurückhaltung geübt, um nicht die Stellung der Partei, die durch die Haltung der Regierung in der fiskalischen Frage geschwächt worden ist, noch weiter zu erschüttern. Es verlautet sogar, die Regierung habe sich entschlossen, mit geringeren Marineforderungen als im Vorjahre an das Parlament heranzutreten. Sollte eine derartige Beschränkung wirklich eintreten, so kann nur die augenblickliche maritime Schwäche Rußlands der Grund hierfür sein, nicht die ernstliche Absicht, dem von liberaler Seite wiederholt geäußerten Wunsche nachzugeben und die Initiative zu einer allgemeinen Verminderung der Ausgaben für Verteidigungszwecke zu ergreifen. Drei battleships-cruisers werden als der Kern des nächstjährigen Bauprogramms genannt. Was für ein Typ unter diesem Namen entstehen soll, wird nicht gesagt. Wahrscheinlich werden es gefechtsstarke Panzerkreuzer

werden, ähnlich denen des diesjährigen Programms, von deren Konstruktionseinzelheiten aber nur die indizierten Pferdestärken = 35 000 und die Länge = 500 Fuß bekannt sind. Jedenfalls muß bis zum Eintreffen glaubwürdiger Nachrichten das Gerücht stark bezweifelt werden, daß in den zukünftigen Panzerkreuzern die Geschwindigkeit zugunsten der Armierung und Panzerung mehr als bisher zurücktreten werde. Ziemlich fest steht es, daß alle neuen Schiffe, Linienschiffe, Panzerkreuzer und Torpedobootszerstörer Turbinenmaschinen erhalten werden. Admiral Fisher soll ein eifriger Anhänger dieses Systems sein. Manche warnen aber vor Einführung der Turbinen von solchem Umfange ohne längere Erfahrungen und weisen auf die vielen Mißerfolge durch überschnelle Einführung der Belleville-Kessel hin. Die Meinung über diese Kesselart bessert sich allmählich, nachdem das Personal in ihrer Bedienung geübter geworden ist und die Kessel selbst viele Verbesserungen erhalten haben. Im allgemeinen wird über alle schiffbaulichen Angelegenheiten seit einiger Zeit recht wenig geschrieben. Durch eine genauere Kenntnis der Vorgänge auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatz glaubt die Admiralität einen Vorsprung vor anderen Nationen zu haben und will ihn möglichst ausnutzen.

Die Gegner der Unterseeboote und vor allem des jetzigen Typs haben sich durch den Unfall mit A 4 wieder vermehrt, obgleich dieser in erster Linie auf einen Urteilsfehler des Kommandanten zurückzuführen ist. Selbst der frühere Chefkonstrukteur Sir W. White glaubt in dem letzten seiner Artikel im Times-Supplement, daß das Boot, welches nur bis zum Oberdeck eingetaucht fahre, nur einen Antriebsmotor und kein Periskop nötig habe, das Zukunftsboot sei. Die Kaltblütigkeit, die die Besatzung von A 4 bei dem Unfall entfaltete, muß überall die uneingeschränkteste Bewunderung finden.

— Personal. Der erst seit Mai d. Js. in der Stellung als 2. Admiral der Kanalflotte befindliche Vizeadmiral Moore wurde zum Chef des ostasiatischen Geschwaders an Stelle von Admiral Sir Gerard Noël ernannt und erhielt in dem bisherigen 2. Admiral des ostasiatischen Geschwaders Vizeadmiral Sir A. G. Curzon Howe einen Nachfolger. Gleichzeitig wurde Kontreadmiral Poore von der Stellung als 3. Admiral des Kanalgeschwaders entbunden, um durch Kontreadmiral Groome, den bisherigen Chef der Portsmouth-Reservedivision ersetzt zu werden, der wiederum in dem Kontreadmiral Croß einen Nachfolger erhält.

Die erst vor etwa einem Jahre eingeführte Bestimmung, daß die Besucher der Artillerie- und Torpedooffizierkurse nach der ersten 8wöchigen Ausbildung in zwei Klassen geschieden werden, von denen die einen noch einen 7-, die anderen aber einen 39wöchigen Kursus durchmachen, wurde wieder aufgehoben. Der Kursus dauert jetzt für alle 52 Wochen. Besonders geeignete Offiziere erhalten hiernach noch eine weitere kürzere Ausbildung im höheren Artillerie- und Torpedowesen.

Die bisher in Greenwich für ältere Offiziere abgehaltenen Warcourses werden in Zukunft in jedem der Hauptkriegshäfen Portsmouth, Devonport, Chatham stattfinden, um einer größeren Anzahl von Offizieren Gelegenheit zum Besuch zu geben.

Im Times-Supplement unterzieht E. S. Fortis das neue Erziehungssystem der Marineingenieure einer Besprechung und kommt zu dem Schluß, daß der Ingenieurberuf keine frühere Spezialisierung fordere, daß aber eine gewisse Anzahl Ingenieure für spätere höhere Stellungen in der Marineverwaltung in den technischen Bureaus noch eine besondere Ausbildung nötig haben würde. Diese bessere Ausbildung solle aber keine Vorbedingung für die Erlangung solcher Stellen sein, ebensowenig wie denen, die sich trotz der besseren Ausbildung für die Stellungen als nicht geeignet erwiesen, der Rücktritt in den Frontdienst verboten werden dürfe. Den Bedarf der englischen Flotte an Ingenieuroffizieren ohne besondere Ausbildung zur Besetzung der Schiffe berechnet er auf 220 Commanders, 138 Lieutenants over 8 years seniority, 250 under 8 years seniority = 608 außer captains und Admiralen. Zur Befriedigung dieses Bedürfnisses müßten jährlich 40 Offiziere sich der Ingenieurlaufbahn widmen.

Nach dem Rekrutierungsrapport für 1904/05 wurden eingestellt:

als Schiffsjungen: 1908 gegen 3 155 im Jahre 1903/04,
als Seeleute: 9060 = 11 443 = = =
als non continuous service-Mannschaften 3509, von denen 436 im Alter von 18 bis 23, 1165 im Alter von 17 bis 18 und 1908 im Alter von $15^{3}/_{4}$ bis 17 Jahren standen,
als Heizer 2644 (371 mehr, als der Bedarf betrug),
als non continuous service-Heizer 531.

Seit einigen Monaten soll ein Mangel an Heizerrekruten vorhanden sein.

— Geschwadertätigkeit. Aktive Flotte. Die Kanalflotte, befand sich seit Ende vorigen Monats in Portland. Die Schiffe waren größtenteils vor Anker oder erledigten Gefechtsschießübungen. „Duncan" mußte zur Reparatur wegen Kollision mit „Albion" bis Ende d. Mts. auf der Werft bleiben. „Montagu" erhielt Einrichtung für Ölfeuerung. „Glory" stellte Ende v. Mts. in Dienst. Kontreadmiral Croß übernahm den Dienst als 3. Admiral der Flotte.

Die Boote der Torpedobootszerstörerflottille übten einzeln oder im Divisionsverbande am westlichen Eingang zum Kanal.

Das I. Geschwader traf gleichzeitig mit der Kanalflotte von Berehaven in Portland ein und blieb hier bis Ende November. Vier Kreuzer eskortierten den König von Griechenland auf der Reise von Cherbourg nach Portsmouth. Über die Tätigkeit ist sonst nichts Besonderes bekannt geworden.

Die Atlantic-Flotte machte Anfang November eine Volldampffahrt nach den Balearen, deren Resultat noch nicht bekannt ist, kehrte Mitte November nach Gibraltar zurück, wird mit Ausnahme der „Victorious" Anfang Dezember in England sein und hier über Weihnachten bleiben. Die Torpedobootszerstörer und Torpedoboote beteiligten sich an einer Festungskriegsübung der Besatzung von Gibraltar. Das Reparaturschiff „Assistance" ist gehoben und in Gibraltar eingedockt. Das Kriegsgericht sprach den Kommandanten und Navigationsoffizier frei von Schuld.

Die Ergebnisse der Einzelschiffsschießübungen der Atlantik-Flotte sind, wie folgt:

	Anzahl der Treffer			
	30,5 cm	23,4 cm	15 cm	Zusammen
„King Edward VII."	10	15	26	51
„Hindustan"	8	8	14	30
„Dominion"	11	9	9	29
„Commonwealth"	7	5	5	17
„Magnificent"	8	—	7	15
„Canopus"	8	—	4	12
„Majestic"	1	—	6	7
„New Zealand"	3	1	1	5
„Victorious"	2	—	0	2

Geschossen wurde auf eine Scheibe von 90 × 30 Fuß; einige Schiffe („Majestic", „Magnificent" und „Victorious") sollen noch eine Scheibe älterer Konstruktion mit einem Flächenraum von nur 2200 Quadratfuß benutzt haben. Anzahl der gefeuerten Schüsse aller Kaliber 110 bis 112 für jedes Schiff. Entfernung 6000 Yards.

Das II. Kreuzergeschwader stattete den amerikanischen Häfen Annapolis und New York den vorgesehenen Besuch ab und kehrte in dem letzten Drittel des Monats nach Gibraltar zurück. Die Aufnahme bei der amerikanischen Marine und Regierung war eine äußerst zuvorkommende; in New York sollen dagegen einige Klassen der

Bevölkerung sich reservierter verhalten haben. Die Abreise von New York verzögerte sich durch zahlreiche Desertionen. Nach den Berichten in der englischen Presse sollen von der etwa 4500 Mann zählenden Besatzung 965 Mann bei dem festgesetzten Abgangstermin gefehlt haben, welche Zahl sich bei der wirklich erfolgten Abreise auf etwa 100 reduziert hatte. Die Reise von Halifax—Annapolis wurde mit 10 Seemeilen Geschwindigkeit zurückgelegt.

Die Mittelmeerflotte eskortierte Ende Oktober die „Renown“ und „Terrible“ durch die Messina-Straße und nahm dann an einer Festungskriegsübung vor Malta teil. Hierbei sollte anscheinend erprobt werden, wie weit eine Beschießung der Forts in der Nacht durch die Flotte möglich ist, wenn die Küstenscheinwerfer in Tätigkeit sind. Im übrigen erledigten die Schiffe die Gefechtsschießübungen. Die besten Leistungen von den Linienschiffen erzielte „Prince of Wales“ mit 44, „Formidable“ mit 33, „Bulwark“ mit 25, „Implacable“ mit 23, „Irresistible“ mit 22 Treffern. Von den Kreuzern erreichte „Leviathan“ 59 Treffer. Die Schußzahl betrug wahrscheinlich durchschnittlich 110. Dem „Leviathan“ sprach Lord Beresford seine besondere Anerkennung aus.

Die Linienschiffe „Goliath“ und „Queen“, der Kreuzer „Venus“ und die Torpedobootszerstörer „Quail“ und „Mallard“ nahmen an der Feier der Einweihung des Marine-Hafens von Genua durch den König von Italien teil.

Von dem III. Kreuzergeschwader eskortierten „Lancaster“ und „Suffolk“ den Prinzen und die Prinzessin von Wales nach Port Said. „Leviathan“ ging nach England zum Besatzungswechsel. Während der Abwesenheit wird „Minerva“ Flaggschiff sein. Die Torpedobootsflottille befand sich in Malta.

Von dem IV. Kreuzergeschwader kreuzte „Hawke“ von Anfang November ab in dem östlichen Atlantik und berührte Arosabucht, Gibraltar und Las Palmas. Das Kadettenschulschiff „Isis“ kreuzte ebenfalls in diesem Gebiet und wird Anfang Dezember in Plymouth zurück sein. Die übrigen Schiffe befinden sich in Bermuda in Westindien. Das Geschwader zum Fischereischutz in Neufundland, „Scylla“, „Sappho“, „Latona“ mit je 40 Naval-Reserves an Bord soll nach Beilegung der Fischereizwistigkeiten mit Amerika die 18 000 Seemeilen Kreuztour nach Südamerika und Südafrika antreten und Anfang Mai n. Js. in England sein.

Das ostasiatische Geschwader hat die Rundreise über die japanischen Häfen von Yokohama, Kobe, Kure, Sasebo, Nagasaki beendet. Der Empfang durch die japanischen Verbündeten war nach Zeitungsnachrichten ein herzlicher und enthusiastischer.

Von dem ostindischen Geschwader hatte „Fox“ ein Gefecht mit Piraten am Eingang zum Persischen Golf und begleitete dann mit „Proserpina“ die „Renown“ von Aden bis Bombay.

„Phoebe“ und „Mildura“ von dem australischen Geschwader sind auf der Heimreise, „Powerful“ und „Cambrian“ auf der Ausreise. „Encounter“ stellt Anfang Dezember für die Station in Dienst.

Die Reserveflotte. Die Portsmouth-Reservedivision begrüßte den König von Griechenland bei der Ankunft auf der Reede von Spithead. Die Schiffe der Chatham Division sollen während der Wintermonate im Chatham-Hafen statt im Rethole Reach kreuzen. Auf „Endymion“ fand eine Kohlengasexplosion statt, die 2 Mann verletzte. „Royal Oak“ wird Ende November Artillerieschulschiff für Turmgeschützmannschaften an Stelle von „Repulse“.

— Schiffsbauten. Für die neuen Panzerkreuzer wurden Angebote von der Werft Fairfield in Glasgow und Brown & Co. in Clydebank eingefordert.

Der Scout „Adventure“ wurde von Armstrong abgeliefert.



— Probefahrten. Der Kreuzer 2. Klasse „Encounter“ hat nach mehrmonatiger Unterbrechung wegen Maschinendefekten die Probefahrt zur Zufriedenheit beendet.

	Indizierte Pferdestärken:	Kohlenverbrauch p. indizierte Pferdestärke:	Geschwindigkeit:
30stündige Fahrt mit 1/5 der Maschinenleistung	2597	1,98 kg	13,15 Sm
30stündige Fahrt mit 7/10 der Maschinenleistung	9008	1,98 kg	19,0 Sm
8stündige Volldampffahrt	13006	2,09 kg (für alle Zwecke)	21,1 Sm

Der Panzerkreuzer „Duke of Edinburgh“ mußte die 30stündige Fahrt mit 1/5 der Maschinenleistung wegen warmer Lager abbrechen und soll eine andere Schraubensteigung erhalten; Mitte Dezember werden die Fahrten wieder aufgenommen. Das bei den Thames Ironworks gebaute Schwesterschiff „Black Prince“ wird nach dem Docken in Portsmouth Anfang Dezember die Erprobung beginnen.

— Stapellauf. Der Panzerkreuzer „Warspite“, der 2. Kreuzer der „Duke of Edinburgh“-Klasse lief am 25. November von Stapel.

— Artillerie. Der Bar & Stroud Range-Finder soll für Fernschießen nicht mehr genügen. Es wird jetzt ein gleichartiges Instrument von Baker erprobt.

— Torpedowesen. Von den neuen Hochseetorpedobootszerstörern und dem Versuchsboot fehlen noch alle näheren Angaben.

— Unterseeboote. Bei Unterwassersignalversuchen mit einem Torpedoboot am 16. Oktober war „A 4“ ungefähr bis Oberdeck unter Wasser. Es hielt sich auf der Stelle, während das Torpedoboot in verschiedenen Abständen und Richtungen vorbeifuhr. Um diesem anzuzeigen, daß die Signale nicht mehr gehört werden konnten, wurde eine Flagge an einem Bootshaken über dem Ventilator gezeigt. Der Kommandant hielt den offenen Ventilator in dem Trimmzustande des Bootes nicht für gefährlich. Doch drang infolge der Bewegungen des Bootes oder aus anderen Ursachen Wasser in den Ventilator. Das Boot verlor in kürzester Zeit seine Reserveschwimmkraft. Der Befehl zum Ausblasen des Wassertanks konnte das Sinken nicht mehr hindern. Ein völliges Schließen des Ventilators gelang nicht mehr. Das Boot sank schnell auf 90 Fuß Tiefe und neigte sich mit dem Bug 40° nach unten. Nach 1 Minute wurde die Luft mangelhaft. Durch 2 Pumpen gelang es, das Wasser zu entfernen. Nach 3½ Minuten kam das Boot in der geneigten Lage an die Oberfläche. Während dieser Zeit war Wasser in die Akkumulatorenluken gedrungen und hatte hier Chlorgas erzeugt. Doch konnte die Besatzung das Boot noch verlassen, bevor eine Explosion erfolgte. Das Boot wurde zunächst auf den Strand gesetzt und dann in den Hafen geschleppt. Hierbei sank es kurz vor dem Dock, nachdem 2 Explosionen stattgefunden hatten.

— Häfen und Werften. In das neue Gezeitenbassin der Devonport-Werft wurde Wasser eigelassen. Der Bau war Anfang 1896 begonnen worden.

Die große Schiffbaufirma Yarrow will ihre Werft an der Themse in Poplar nach Norden an den Clyde oder Tyne verlegen.

— Fachliteratur. Captain Mahans neuestes Werk „Seapower in its Relations to the War 1812“ ist erschienen.

⚜

Frankreich. Der Präsident der Republik hat die Rückreise von seinen Besuchen an den Höfen von Madrid und Lissabon von Lissabon aus am 29. Oktober auf dem Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ angetreten, der das Staatsoberhaupt nach Marseille führte, wo M. Loubet am 1. November landete.

Der Rücktritt des Kriegsministers M. Berteaux von dieser Stellung hätte fast die Neubesetzung des Marineministeriums nach sich gezogen. Der Ministerrat wollte durchaus M. Thomson mit dem Portefeuille des Innern betrauen, dessen bisheriger Inhaber M. Etienne das des Krieges übernahm. Wiederholte dringende Vorhaltungen Thomsons, daß jetzt, wo die Flottenprogrammverhandlungen vor der Tür stünden, unmöglich ein Wechsel im Marineministerium eintreten dürfe, daß er persönlich hohen Wert auf die Durchführung des begonnenen Werkes lege, erst hatten Erfolg; M. Thomson bleibt Marineminister, M. Dubief wurde Minister des Innern.

Die Aussperrung auf einen Monat eines Werftarbeiters in Brest wegen einer in öffentlicher Versammlung gehaltenen Rede gegen Heer und Flotte und die weitere Aussperrung von fünf Arbeitern, die sich öffentlich mit ihm solidarisch erklärt haben, hat unter der Arbeiterschaft sämtlicher Staatswerften und Werkstätten lebhafte Beunruhigung hervorgerufen, deren Ergebnis die für den 14. November beschlossene allgemeine Arbeitseinstellung war.

Während diese in Toulon und Rochefort fast allgemein durchgeführt wurde, beschränkte sie sich auf den anderen Werften und Werkstätten auf einen mehr oder weniger großen Bruchteil der Arbeiter. Der Ausstand wurde unter der Parole: „Gedanken- und Redefreiheit sind bedroht“ unternommen, wiewohl noch am Tage vorher der Minister Thomson durch Anschlag in den Werkstätten darauf hingewiesen hatte, daß es der Regierung gänzlich fernläge, die Rede- und Gedankenfreiheit der Werftarbeiter zu beschränken, sie würde aber nie dulden, daß die für die Vaterlandsverteidigung tätigen Arbeiter ihre Vorgesetzten beschimpften oder öffentlich Vorschläge machten, die auf die Vernichtung der Disziplin und der Streitmacht hinzielten. Die Regierung würde die Niederlegung der Arbeit nicht dulden, die von Arbeitern der Landesverteidigung Fahnenflucht sei. Die Teilnehmer an der Arbeitseinstellung würden als vertragsbrüchig angesehen und aus den Listen gestrichen werden mit Verlust des Anrechtes auf Wiedereinstellung.

Der Ministerpräsident Rouvier sprach sich im gleichen Sinne in einer Senatssitzung aus; in Beantwortung einer Anfrage des sozialistischen Abgeordneten Ferrero hielt der Marineminister in der Kammer den Standpunkt der Regierung voll aufrecht und erzielte die Billigung der Kammer durch eine überwältigende Mehrheit.

Am 17. wurde die Arbeit zum größten Teil wieder aufgenommen, nachdem den Arbeiterabordnungen Besprechung ihrer in der wirtschaftlichen Lage begründeten Klagen zugestanden worden war.

— Parlamentarisches. Die im Kapitänleutnantsrange stehenden Marineoffiziere haben dem Parlament ein Ersuchen um Gleichstellung in den Bezügen mit den Hauptleuten des Heeres vorgelegt. Der eben verteilte Bericht der Budgetkommission über den Haushaltvoranschlag tritt den Forderungen des Mariniministers bei. M. Bos, der Berichterstatter, verlangt wieder wie im vorigen Jahre ein Einheitskampfschiff. Ein näheres Eingehen auf den Bericht bleibt vorbehalten.

— Organisation. Der Marineminister bereitet die Schaffung eines neuen Korps „maitres principaux“ vor, das an Stelle der jetzigen adjudants principaux treten, aus Oberdeckoffizieren ergänzt werden und zwei Klassen enthalten soll. Die erste Klasse erhält den Rang des Oberleutnants zur See, die zweite den des Leutnants zur See.

— Personal. Durch präsidentielles Dekret sind die Beförderungsbestimmungen für Mannschaften mit zahlreichen Zusätzen und Änderungen versehen worden, die sich in

der kurzen Zeit der Handhabung dieser von Pelletan erlassenen Vorschrift als nötig erwiesen haben. Dem Marineminister allein steht das Beförderungsrecht zu.

Die Einschiffungsdauer im fernen Osten und im Indischen Ozean ist, wie folgt, festgesetzt:

Personal der Stützpunkte, Geschwader, Kommandanten der Flottillen, Flußkanonenboote und Landstellungen = 2 Jahre;

das tatsächlich auf den Flottillen eingeschiffte Personal sowie das der Torpedofahrzeuge des Geschwaders = $1^1/_2$ Jahre.

— Die fertige Flotte. Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ hat am 15. November die Besatzung auf den Winterbestand vermindert.

Das Mittelmeergeschwader hat auf seinem Marsche nach Korsika in der Nacht vom 17./18. Oktober Nebelsignale und Fahrt im Nebel geübt. Bei Eintritt des Nebels bilden die einzelnen Gruppen Kiellinie und nehmen einen Abstand von 5 Seemeilen voneinander, die Linienschiffe in der Mitte.

Am 23. ging das Geschwader von Ajaccio nach Porto Vecchio, wo es nach dem Ankern die Schutzsperre ausbrachte. Bei dem nächtlichen Torpedobootsangriff gelang es trotz verhältnismäßiger Sichtigkeit und Aufmerksamkeit der auf Vorposten befindlichen Torpedobootsjäger einem Boote, bis ans Geschwader zu kommen. Am folgenden Tage ankerte das Geschwader vor Bastia, am 26. die erste Division vor Macinaggio, wo die 2. Torpedobootsflottille des Mittelmeeres gegen sie mit Übungstorpedos schoß. Über Calvi kehrte die Division am 28. Oktober nach Toulon zurück, während die zweite Division am 25. nach Genua entsandt war, wo der König von Italien am 28. das Flaggschiff „Iéna“ besichtigte. Die erste Division traf am 1. November, die zweite am 5. wieder in Toulon ein.

Am 3. November ging die erste Division mit der leichten, am 8. auch die zweite Division nach den Salins d'Hyères. Das Geschwader wird bis Mitte Dezember fern von Toulon aber an der Küste der Provence sein.

Kontreadmiral Manceron hat am 15. November das Kommando der 2. Linienschiffsdivision vom Kontreadmiral Barnaud übernommen.

Aviso „Meurthe“ landete im Verein mit dem englischen Kreuzer „Pegasus“ zur Niederwerfung aufständischer Eingeborenen auf den Neuen Hebriden das Landungskorps. Von den Aufständischen fielen 4, mehrere wurden verwundet und 50 gefangen genommen.

— Bewegliche Verteidigung. Vizeadmiral Fournier hat seine jährliche Besichtigungsreise angetreten. Am 6. November traf er in Toulon ein, ordnete am 7. 8 Uhr vormittags die Mobilmachung der Torpedoflottille an und heißte seine Flagge auf „Dragonne“, bei der er zwei Meldeboote zurückbehielt. Um 11 Uhr ging die Flottille divisionsweise in See. 1. Division, 5 Boote, 1. Linie nahm verschiedene Übungen vor und ankerte abends bei Giens. 2. Division, 5 Boote, 1. Linie ankerte bei den Hyèrischen Inseln. Die 3. Division, 4 Boote, 2. Linie begab sich nach Villafranka, die 4. in gleicher Zusammensetzung nach Marseille. Am 8. nahmen die 1. und 2. Division Aufsuchungsübungen, Übungen nach der neuen Taktik und einen nächtlichen Angriff gegen die auf der Reede der Hyèrischen Inseln zu Anker liegende Reservedivision des Mittelmeergeschwaders vor.

— Unterseeboote. Unterseeboot „X“ ist am 17. Oktober in Begleitung eines Schleppers von Cherbourg in Brest angelangt. Es gehört zu den Versuchsbooten und unternahm die Fahrt zur Erprobung seiner Seetüchtigkeit. Am 23. trat es die Rückreise an, mußte aber schlechten Wetters wegen in Aberwrach einlaufen und langte am 30. in Cherbourg an. Sein Verhalten während der Reise war gut.

Die Unterseeboote „Gustave Zédé“, „Bonite“, „Thon“, „Truite“ griffen die aus Toulon am 30. Oktober auslaufende Reservedivision des Mittelmeergeschwaders



an, „Gustave Zédé“ allein traf „Brennus“, „Hoche“, „Marseillaise“ mit seinen Torpedos trotz schlechten Wetters und hohen Seeganges.

Die Abmessungen der in Cherbourg nach Plänen Laubeufs auf Stapel gelegten Unterseeboote sind nach der Anlage zum Haushaltsvoranschlage: Länge 51,12 m, Breite 4,97 m, Tiefgang 3,12 m, Wasserverdrängung 398 Tonnen; 700 Pferdestärke soll der Dampfmotor entwickeln, 2 Schrauben treiben und den Booten 12 Seemeilen Geschwindigkeit geben. 7 Torpedorohre bilden die Bewaffnung. 12 dieser Boote sollen in Cherbourg, je 3 in Rochefort und Toulon gebaut werden.

Bei einem Zusammenstoße der Tauchboote „Sirène“ und „Triton“ im Hafenbecken in Cherbourg erlitt ersteres Havarien am Ballast, letzteres am Vorsteven.

Am 7. November besichtigte Vizeadmiral Fournier die Unterseeboote von Toulon, die Angriffsübungen gegen die Reservedivision des Mittelmeergeschwaders mit Manövertorpedos machten.

Der Admiral teilte den Offizieren und Mannschaften mit, daß er dem Minister den Vorschlag unterbreiten werde, ein besonderes Unterseebootskorps aufzustellen.

— Die Flotte im Bau. In Cherbourg wird eifrigst an der Stapellegung von zehn gleichartigen Tauchbooten von 500 Tonnen Wasserverdrängung und 50 m Länge gearbeitet, die nach gleichen Rissen, daher schnell fertiggestellt werden sollen.

Nach dem Anhang zum Marinehaushaltvoranschlag sollen die neuen drei Linienschiffe 19 Seemeilen Geschwindigkeit anstatt der früher geplanten 18 Seemeilen erhalten. Die Artilleriedaten bleiben unverändert.

— Probefahrten. Torpedoboot „313“ erreichte 27 Seemeilen Geschwindigkeit.

— Havarien. Eine Grundberührung in den Gewässern von Neufundland während der letzten Indienststellung des Kreuzers „Chasseloup-Laubat“ hat auf 60 m Länge starke Risse im Kiel verursacht, der Steuerbordschlingerkiel ist teilweise zerstört, der an Backbord verbogen.

Panzerkreuzer „Gloire“ und „Amiral Aube“ stießen infolge von Strömungseinflüssen auf der Reede von Cherbourg 300 m voneinander zu Anker liegend zusammen. „Amiral Aube“ erlitt ein Leck am Hinterschiff, „Gloire“ verlor zwei Boote.

— Versuche. Vor Lorient in den Gewässern von Groix wird ein Minensuchverfahren, das Linienschiffskapitän d'Aboville angegeben hat, einer Prüfung unterzogen.

Bei den im vorigen Monatsbericht erwähnten Untersuchungen über die Reichweite der Funkentelegraphie durch die Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ und „Amiral Aube“ wurde diese auf 200 Seemeilen vom Raz de Sein festgestellt.

Die Versuche mit dem vom Marinestabsingenieur Faudou angegebenen Verfahren zur Prüfung des Kesselspeisewassers auf etwaigen Salzgehalt haben das Ergebnis der allgemeinen Einführung des Verfahrens in die Marine gehabt. Es besteht darin, eine Probe des Speisewassers von etwa ½ Liter oder ¼ Liter in einem dünnwandigen Gefäße auf einem der Zylinder der Hauptmaschinen durch den Dampf erwärmen zu lassen, bis sie auf $^1/_{10}$ Liter verdampft ist, und dann durch Schmecken festzustellen, ob Salz vorhanden ist.

— Fachliteratur. In „Le Yacht“ tritt X. für das Einheitskampfschiff gegenüber den vom Oberen Marinerat angenommenen drei Schiffstypen ein. Er verlangt für dasselbe sechzehn 30,5 cm-SK. und zweiunddreißig 8,8 cm-SK., dreifachen Boden und eine Panzerung, die auf Gefechtsentfernungen den feindlichen Geschossen standhält, Vereinigung sämtlicher Geschütze in einem gepanzerten Reduit. Das Schiff würde bei 17 000 bis 18 000 Tonnen Wasserverdrängung noch eine ausreichende Geschwindigkeit erhalten können.

Max verlangt für die Schiffe in Reserve zahlreichere und ständigere Besatzungen und belegt die Forderung durch Aufzählung der Niederbrüche von Schiffen, die in den

letzten zwei Jahren aus der Reserve in Dienst gestellt wurden, die er noch dem System Pelletan aufs Schuldkonto schreibt.

M. Mérys will die kostspieligen Panzerkreuzer durch billigere und schnellere Späherschiffe ersetzen, die, gestützt auf ein bis zwei Linienschiffe, die Aufklärung besorgen sollen und im Fall sie von feindlichen Panzerkreuzern angegriffen werden, durch ihre Geschwindigkeit sich retten können. Er wendet sich damit gegen die frühere Forderung von H. P., die Panzerkreuzer beizubehalten, aber nur die große Klasse zu bauen, nicht auch die kleine im Flottenbauplan vorgesehene.

In „La Marine française" behandelt d'Arthaus die in letzter Zeit viel besprochene Landung in Schleswig-Holstein, die seiner Ansicht nach für England leicht ausführbar ist.

Im „Moniteur de la flotte" verlangt C. Pierreval einen ausgedehnteren Schutz der Linienschiffe auch unter Wasser gegen Senkschüsse, Torpedos und Minen.

Eine Zuschrift verlangt moderne schnelle Schiffe als Tender der Artillerieschule und des Füsilierbataillons, das seinen Schwerpunkt auf Ausbildung von SK.-Schützen und nicht auf die infanteristische Ausbildung verlegen muß.

Die Nummer vom 18. November bringt Auszüge aus den Berichten der russischen Admirale an den Zaren über die Vorgänge zur See, die z. T. recht unwahrscheinlich klingen.

„La France militaire" bot einen Gedankenaustausch über den Wert der Unterseeboote, der von der Behauptung ausging, England habe die enge Verständigung mit Frankreich gesucht, weil es überzeugt sei, daß es gegen die französischen Unterseeboote mit seiner Flotte ohnmächtig sei. Diese Ansicht wurde von einem anderen Schreiber widerlegt durch den Hinweis darauf, daß das Unterseeboot noch keine erprobte Kriegswaffe sei und der letzte Seekrieg keine hervorragende Wirkung des Torpedos gezeigt habe.

Im „Temps" macht General Langlois zu der seit längerer Zeit verlangten Vereinheitlichung der Landesverteidigung, die jetzt in drei Ministerien bearbeitet wird, den Vorschlag: einen dem Präsidenten der Republik zu unterstellenden Generalstab der Landesverteidigung zu bilden, der alle die mehrere der drei Ministerien gleichzeitig angehenden Angelegenheiten zu bearbeiten und dem Präsidenten die richtig begründete Lösung zur Vollziehung zu unterbreiten hätte. Außerdem wünscht der General, daß die früher üblichen gemeinsamen Kriegsspiele und Übungsreisen der Schüler der Militär- und der Marineakademie wieder aufgenommen und längere Kommandierungen besonders geeigneter Landoffiziere zur Flotte und umgekehrt eingeführt werden möchten, damit die Kenntnis der Verwendungsbedingungen jeder Waffe weitere Verbreitung finden und ein nutzbringendes Zusammenwirken gesichert werde.

Der frühere Marineminister M. de Lanessan, der Urheber des französischen Flottengesetzes vom Jahre 1900, zieht in einer kürzlich erschienenen Schrift „Les enseignements de la guerre Russo-Japonaise" die sich für die Weiterentwicklung der französischen Marine ergebenden Lehren: das stark bewehrte und geschützte Linienschiff hat seine Daseinsberechtigung erwiesen, Panzerkreuzer befinden sich trotz überlegener Geschwindigkeit ihm gegenüber im Nachteil, die Torpedoboote haben nicht die gehegten Erwartungen erfüllt, sie sind nicht selbständige, sondern Hilfswaffen und daher nur in beschränkter Zahl zu bauen. Japan verdankt seine Erfolge der von vornherein gewählten Offensive. Angriff ist die beste Verteidigung, daher muß die französische Flotte nach dieser Richtung entwickelt werden. Die Seeoffiziere müßten zu selbständigem Entschlusse durch kriegsmäßige Übungen erzogen werden, die Wachtoffiziere unter Aufsicht der Kommandanten dabei die Schiffe, Stabsoffiziere die Divisionen führen, damit man allen Ereignissen gewachsen ist. Um die Gleichartigkeit der Flotte zu sichern, müssen zugleich sechs Schiffe — ein Geschwader — in Bau genommen werden.

⚜

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Die vierzehntägige Rundreise, welche Präsident Roosevelt, wie bereits im letzten Hefte erwähnt, in der zweiten Oktoberhälfte durch die Südstaaten der Union gemacht hat, glich nach allen Berichten einem Siegeszuge. Er wurde in allen Städten und Ortschaften mit fürstlichen Ehren empfangen, und es ist für die Stellung, welche er in der Bevölkerung einnimmt, bezeichnend, daß er sogar in einzelnen Zeitungsberichten der Herrscher „the ruler of the United States“ genannt wird. Seine zweifellos hervorragende rhetorische Begabung ist ihm dabei in hohem Maße zustatten gekommen, und er hat wiederholt gezeigt, wie sehr er es versteht, auf die Sinnesart der Bevölkerung einzugehen. So enthielten seine Reden vielfach Wendungen, welche dem Stolze der Südländer auf ihre militärischen Leistungen während des Sezessionskrieges und auf dessen Helden schmeichelten und sich fast zu einer Apotheose der Konföderation verstiegen. Kein Wunder daher, daß jetzt in diesen Staaten sein Name neben denen von Jefferson Davis, Lee und Stonewall Jackson gefeiert wird. Deshalb haben auch seine Ausführungen über die jetzige Politik der Union einen großen Erfolg gehabt, wie sich das überall in dem starken Beifalle aussprach, den seine Reden hervorriefen, wenn er die Aufgaben berührte, welche der Bau des Panamakanals und die Monroe-Doktrin, wie er sie versteht, den Vereinigten Staaten stellen und welche immer wieder in der Notwendigkeit der Schaffung einer starken Flotte gipfeln. „Hinsichtlich der auswärtigen Angelegenheiten müssen wir uns darüber klar sein, daß wir — ob wir es wünschen oder nicht — ein großes Volk sind und deshalb eine große Rolle in der Welt spielen müssen. Wir haben keine Wahl, ob wir sie spielen wollen oder nicht. Wir müssen sie spielen: wir können nur entscheiden, ob wir sie gut oder übel spielen wollen, und ich habe zu viel Vertrauen in meine Landsleute, um an dem Ausgange dieser Wahl zu zweifeln. . . . . Im besondern müssen wir uns erinnern, daß wir mit der Übernahme des Baues des Panamakanals auch notwendigerweise die Verpflichtung übernommen haben, die Seepolizei an seinen beiden Mündungen auszuüben, und das bedeutet, daß wir ein besonderes Interesse haben an der Aufrechterhaltung der Ordnung an den Küsten und auf den Inseln der Karaibischen See. . . . . Zu diesem Zwecke ist es für uns natürlich unumgänglich, eine starke Flotte zu besitzen (und ich bin glücklich, sagen zu können, daß wir auf gutem Wege dazu uns befinden) sowie, wie es bereits der Fall ist, gewisse strategische Punkte in der Hand zu haben, um die Annäherung an den Kanal zu beherrschen.“ Diese Stichproben geben den wesentlichen Inhalt der zahllosen Reden wieder, welche der Präsident während seiner Reise gehalten hat. Die hier behandelten Themata kehrten in allen Reden wieder und beherrschten sie gewissermaßen, wenn diese sich auch sonst oft auf mehr lokalem Gebiete hielten oder andere große Fragen der inneren Politik berührten. Der überall geerntete starke Beifall hat aber zweifellos nicht zuletzt den Ausführungen über die äußere Politik gegolten, und man kann daher getrost sagen, daß der Präsident für diese seine eigenste Politik in hervorragendem Maße Propaganda gemacht hat. Die Rückkehr des Präsidenten nach Washington erfolgte auf dem Seewege von New Orleans aus, und es ist bei dieser Gelegenheit nicht uninteressant, zu sehen, wie sich die stets als vorwiegend „praktisch“ gerühmten Amerikaner gelegentlich in den Haarspaltereien grauester Theorie zu bewegen lieben. Es wurde nämlich allen Ernstes in den Zeitungen die Frage aufgeworfen und besprochen, ob sich nicht der Präsident dadurch, daß er auf der Reise die 3 Seemeilengrenze überschritt, über das ungeschriebene Gesetz, nach welchem er das Gebiet der Union nicht verlassen darf, hinweggesetzt habe und dadurch bis zum Eintreffen in der Chesapeake-Bay de facto außer Funktion getreten sei. Man hat sich aber schließlich damit beruhigt, daß er sich während dieser Zeit auf einem Panzerkreuzer, mithin immer auf amerikanischem Gebiete, befunden habe. Im übrigen hatte Roosevelt, welcher die Reise auf der Panzerkreuzer-Division machte, hierbei Gelegenheit, diese Schiffe unter recht schlechten Wetterverhältnissen kennen zu lernen. Bei der Verabschiedung hielt er an die Besatzung des Flaggschiffes „West-

Virginia" eine Rede voll höchsten Lobes für Schiffe und Mannschaften. Die Rückkehr des Präsidenten erfolgte rechtzeitig genug, um den Prinzen Ludwig von Battenberg empfangen zu können, welcher an der Spitze des 2. englischen Kreuzergeschwaders am 1. November vor Annapolis eintraf, begrüßt von dem Linienschiffsgeschwader und der Panzerkreuzer-Division der nordatlantischen Flotte. Der Besuch des Prinzen, welcher zwar offiziell nur als englischer Admiral auftrat, nichtsdestoweniger aber als Mitglied der Königlichen Familie gefeiert wurde, wurde auf gleiche Linie mit dem früheren Besuche des Prinzen Heinrich von Preußen gestellt und als ein Ereignis hoher politischer Bedeutung betrachtet. Er tat den Amerikanern auch besonders deshalb wohl, weil der Prinz zunächst die Marineakademie besuchte, um, wie die Zeitungen meldeten, daraus Lehren zu ziehen für ähnliche Einrichtungen in der englischen Marine.

Von besonderem Interesse ist, daß man mit der Idee umgeht, für die Verwaltung der neu erworbenen Kolonien, besonders auch mit Rücksicht auf die Angelegenheiten des Panamakanals, ein selbständiges Kolonialamt unter dem Namen „Department of Insular Affairs" zu schaffen. Bis jetzt werden diese Angelegenheiten hauptsächlich von dem dem Kriegsministerium unterstehenden „Bureau of Insular Affairs" verwaltet. Es liegen also ähnliche Verhältnisse und Bestrebungen vor wie bei uns, nur daß die Kolonialangelegenheiten in den Vereinigten Staaten vom Kriegsministerium ressortieren. Auch dort wächst durch die Verwaltung der Philippinen und der Kanalzone die Bedeutung der Behörde, so daß man dafür die Schaffung eines besonderen Departements, dessen Chef mithin Mitglied des Kabinetts sein wird, für angezeigt hält. Auch erscheint eine prinzipielle und gleichmäßige Ordnung der Geschäftsverhältnisse notwendig, welche jetzt noch ziemlich verwickelt sind. So ressortieren jetzt Hawaii und Alaska vom Departement des Innern, die Philippinen vom Kriegsdepartement, Tutuila und Guam vom Marinedepartement und Portoriko vom Ministerium des Äußern (States Department). Bezeichnend ist die Wahl des Titels der neu zu schaffenden Behörde. Obwohl es sich keineswegs lediglich um Inselbesitzungen handelt, scheut man doch aus Rücksicht auf die Gegner jeder Kolonialpolitik eine Bezeichnung, welche auf diese hindeuten würde.

Die wirkliche Inangriffnahme des Baues des Panamakanals scheint übrigens noch ziemlich fern zu sein. Seitdem der Kongreß die Mittel dafür bewilligt hat, sind mehr als 18 Monate verflossen, ohne daß man sich darüber schlüssig geworden wäre, ob es ein Niveau- oder ein Schleusenkanal werden soll, und selbst über Bauzeit und Kosten des letzteren gehen die Meinungen noch ziemlich weit auseinander. Während man bisher annahm, daß ein Schleusenkanal in 10 Jahren für 225 Millionen Dollars herzustellen wäre und ein Mitglied der Kanalkommission sogar eine geringere Bauzeit in Aussicht stellt, hat sich ein anderes Mitglied dahin geäußert, daß 100 Jahre und 300 Millionen erforderlich sein würden. Nichtsdestoweniger hat sich aber der Kriegssekretär Taft mit einem Gefolge von Artillerie- und Ingenieuroffizieren nach dem Isthmus begeben, um über die anzulegenden Befestigungen Bestimmung zu treffen. Hierbei soll allerdings ein hervorragender Ingenieuroffizier sich dahin ausgesprochen haben, daß Befestigungen den Kanal niemals gegen einen entschlossenen Angriff sichern könnten, weil der Feind außerhalb des Wirkungsbereichs der Forts landen und diese umgehen würde. Die Sicherung des Kanals würde daher eine größere Truppenmacht erfordern, eine Sache, welche den Amerikanern sehr unangenehm sein würde; denn schon die Gestellung der Truppen für die Philippinen macht bei der vorhandenen Stärke und Organisation der Armee nicht geringe Schwierigkeiten.

— Personal. 1. Am 1. November hat der bisherige Unterstaatssekretär der Marine, Darling, nach dreijähriger Amtsführung seine Stelle niedergelegt, um Zolleinnehmer in Burlington zu werden. Sein Nachfolger ist Mr. Truman Newberry aus Detroit, von welchem man bis jetzt nur weiß, daß er sehr reich und Anhänger der Marinemiliz ist. Bezeichnend für die Methode der Geschäftsführung ist, daß der Marinesekretär Bonaparte unmittelbar nach dem Dienstantritt Mr. Newberrys verreiste,

um in der beginnenden politischen Kampagne Reden zu halten. Dem neuen und mit der Geschäftsführung völlig unbekannten Untersekretär fiel daher sofort die Stellvertretung zu, was um so schwieriger ist, als die Aufgaben seiner eigenen Stellung gerade neuerdings erheblich erweitert worden sind. So soll er jetzt einmal im Jahre jedes Schiff ersten Ranges in den heimischen Gewässern und jede Werft bzw. Marinestation auf dem Kontinent (ausschließlich derjenigen an der pazifischen Küste) und so viele sonstigen Schiffe und Marinestationen usw., wie ihm seine Zeit erlaubt, besichtigen. In diesen Bestimmungen ist nicht gesagt, daß es sich nicht um militärisch-technische Besichtigungen handelt, doch läßt sich aus den übrigen Dienstobliegenheiten des Assistant Secretary schließen, daß die Besichtigungen sich auf das verwaltungstechnische und wirtschaftliche Gebiet beschränken.

2. Von den 10 Deckoffizieren, welche sich kürzlich in Washington zur Offizierprüfung gestellt hatten, sind 6 durchgefallen.

3. Der Personalmangel in der Flotte erregt immer ernstere Bedenken, und der neue Marineetat soll daher, wie es heißt, eine erhebliche Etatserhöhung sehr ernst fordern. Es wird behauptet, daß andernfalls der Flotte im Kriegsfalle die Hälfte der erforderlichen Offiziere und Mannschaften fehlen würde. Schon jetzt fehlen am Etat fast 7000 Mann, so daß, wenn keine bedeutende Etatserhöhung erfolgt und die Einstellungsbedingungen nicht wesentlich erleichtert werden, zahlreiche minder wichtige Schiffe außer Dienst gestellt werden müssen. Nach dem Bericht des Kontreadmirals Thomas, Chef des Ersatzwesens, beträgt der Mannschaftsbestand der Flotte nur 30 800 Mann gegen 37 000 des Etats, und auch bei der Marineinfanterie fehlt es an Mannschaften, so daß von dem etatsmäßigen Bestande dieser Truppe in den Philippinen von 1200 Mann beispielsweise nur 900 gestellt werden konnten. Admiral Thomas behauptet, daß die Anforderungen an die Rekruten in körperlicher Beziehung zu hohe seien: so hätten von 42 000 Aspiranten im letzten Jahre nur 11 000 eingestellt werden können. Außerdem seien die Lohnverhältnisse in der Industrie zur Zeit so günstig, daß dadurch nicht nur die Leute vom Eintritt in die Marine abgehalten würden, sondern auch die ausgedienten Mannschaften deswegen nicht kapitulierten. Er fügt den eigentümlichen Trost hinzu, daß die Marine reichlich Mannschaften erhalten würde, wenn der gegenwärtige Aufschwung in der Industrie wieder aufhöre. — Die bisherige Rekrutierungsmethode durch reisende Werbekommandos scheint inzwischen geändert worden zu sein. Es sind jetzt feste Rekrutierungsstationen in Omaha Nebr., St. Louis, Kansas City, Mo., Cincinnati O., Minneapolis und Boston mit Unterstationen an verschiedenen Orten eingerichtet worden. — Auch durch die zahlreichen Desertionen leidet der Personalbestand der Flotte stark, und es wird deshalb der Vorschlag gemacht, einmal für die Dauer entehrende Strafen auf die Fahnenflucht zu setzen, was bis jetzt nicht der Fall ist, und sodann durch Anwesenheit der Flagge bei der Vereidigung der Rekruten diese Zeremonie feierlicher und eindrucksvoller zu gestalten.

4. In dem verflossenen Jahre wurden in der Marine 971 Kriegsgerichte abgehalten, davon 15 über Offiziere, von welchen 12 verurteilt, 3 freigesprochen wurden. Zum Vergleiche sei angeführt, daß in demselben Zeitraume im Heere 4800 Kriegsgerichte stattfanden, davon 48 über Offiziere, von welchen 45 verurteilt wurden. Von den letzteren wurden 16 mit Dienstentlassung bestraft. Die über 4 weitere Offiziere ausgesprochene Dienstentlassung wurde in drei Fällen in Rangverlust und in einem Falle in Geldstrafe umgewandelt.

5. Auch bei den Hafenbau-Ingenieuren macht sich der Personalmangel empfindlich geltend, weil es wegen des langsamen Beförderungsganges an Nachwuchs fehlt. Bis jetzt sind nur 2 Stellen im Range des Kapitäns zur See, 2 in dem des Fregattenkapitäns, 4 Korvettenkapitäns und 20 Kapitänleutnants etatsmäßig. Es werden jetzt 4 Stellen für Kapitäns zur See, 6 für Fregattenkapitäns, 8 für Korvettenkapitäns, 14 für Kapitänleutnants und 8 für Oberleutnants zur See gefordert. Auch wird der

frühere Antrag erneuert, die Hafenbau-Ingenieure bezüglich des Anspruchs auf Dienstwohnung am Lande den Seeoffizieren gleichzustellen.

6. In seinem Jahresberichte, auf welchen noch weiter zurückgekommen werden wird, spricht sich der Chefingenieur Rae gegen die Schaffung eines besonderen Ingenieurkorps aus und will den Mangel an Ingenieuren dadurch decken, daß bei nicht genügenden Anmeldungen für diesen Dienstzweig einfach 10 Prozent der Seeoffiziere dazu kommandiert werden. Als Entschädigung für den Fortfall der Aussichten für die höhere Laufbahn soll gesetzlich festgestellt werden, daß die betreffenden Offiziere vom Fregattenkapitän aufwärts nur in Landstellungen und die Korvettenkapitäns nur als Flotteningenieure Verwendung finden sollen. Es ist sehr zweifelhaft, daß damit die brennende Frage aus der Welt geschafft werden wird: denn, abgesehen von der Zwangskommandierung an sich, läßt sich nicht annehmen, daß die Betroffenen in den erwähnten Entschädigungen einen Ausgleich für den Fortfall der Aussicht erkennen werden, ein selbständiges Kommando zu führen oder ihre Flagge wehen zu sehen.

7. Nach der bestehenden Gesetzgebung können Offiziere (im Falle der Invalidität oder nach Zurücklegung 30jähriger Dienstzeit) nur mit ³/₄ ihres Gehalts als Pension verabschiedet werden. Es soll jetzt der Antrag gestellt werden, die Pensionen entsprechend der wirklichen Dienstzeit zu bemessen.

— Geschwadertätigkeit. 1. Die Winterübungen der nordatlantischen Flotte sollen mit der Vereinigung derselben zu Hampton Roads am 3. Januar 1906 beginnen. Zunächst sollen bei Guantanamo ausgiebige Boots- und Landungsmanöver sowie Geschütz- und Handwaffen-Schießübungen stattfinden. Daran schließen sich taktische Übungen, zuletzt unter Befehl des Admirals Dewey, welcher seine Flagge voraussichtlich auf den großen Kreuzer „Minneapolis“ setzen wird, und eine Aufklärungsübung. Zu Anfang März beginnen dann die großen Schießübungen bei Key West.

2. Durch den Besuch des englischen Kreuzergeschwaders werden die Überholungsarbeiten der Schiffe auf den Werften erheblich beschränkt und müssen zum Teil auf spätere Zeit verschoben werden.

3. Im April 1906 wird voraussichtlich das neue Linienschiff „Connecticut“ als Flaggschiff der nordatlantischen Flotte an Stelle der „Maine“ eingestellt werden. Bis dahin werden auch die neuen Linienschiffe „Louisiana“, „Virginia“ und „Rhode Island“ zur Indienststellung gelangen. Es wird sich also die Zusammensetzung des Linienschiffsgeschwaders wesentlich ändern. Es heißt, daß die beabsichtigte Verstärkung der asiatischen Flotte bis dahin verschoben ist.

4. Bei der asiatischen Flotte ist der Küstenpanzer „Monadnock“ aus der Linienschiffs-Division ausgeschieden und zur Philippinen-Division übergetreten. Mit der Beendigung des ostasiatischen Krieges ist auch die Bewegungsfreiheit dieser Flotte wiederhergestellt worden. Zunächst wurde das Linienschiff „Wisconsin“ nach Japan entsendet, um bei dem englischen Flottenbesuche zugegen zu sein. Jetzt soll auch der Flottenchef Befehl erhalten haben, ein Schiff nach den australischen Gewässern zu detachieren, um dort, wo viele Amerikaner leben, wieder einmal die Flagge zu zeigen.

5. Bei dem pazifischen Geschwader ist jetzt auch der Kreuzer „Bennington“ außer Dienst gestellt worden, so daß das Geschwader jetzt aus den Kreuzern „Chicago“, „Boston“, „Concord“ und „Marblehead“, dem Kanonenboot „Princeton“ und den Torpedobootszerstörern „Paul Jones“ und „Perry“ besteht. Demnächst soll, wie es heißt, die „Chicago“ durch den Panzerkreuzer „Charleston“ abgelöst werden.

— Geschützwesen. 1. Auf dem neuen Panzerkreuzer „Colorado“, von welchem es zuerst hieß, die Geschütz-Visiereinrichtungen seien fehlerhaft, wurden hervorragende Schießresultate erzielt, welche umsomehr anzuerkennen sind, als Armierung und Besatzung neu waren. Es sollen von 40 Schuß mit 15 cm-Geschützen auf 3500 Yards gegen eine

Pyramidenscheibe — deren Größe allerdings nicht angegeben wird — 40 Treffer gewesen sein! Präsident Roosevelt hat Veranlassung genommen, diese Leistung besonders zu loben.

2. Über Abnahme-Schießversuche gegen Panzerplatten der Midvale-Company auf dem Schießplatze von Indian Head wird folgendes berichtet: Gegen eine gebogene Turmplatte von 6 Zoll (152 mm) Stärke, 92 × 134 Zoll (2,3 × 3,4 m) mit 6 Zoll (152 mm Eichenholz- und 5/8 Zoll (15,8 mm) Stahl-Hinterlage wurde ein 15 cm-Wheeler-Kappengeschoß von 105 Pfund (47,6 Kilo) Gewicht mit 502 m Auftreffgeschwindigkeit gefeuert: Eindringungstiefe 88,9 mm. Der zweite Schuß wurde mit einem 15 cm-Carpenter-Kappengeschoß von gleichfalls 105 Pfund Gewicht und 503,5 m Auftreffgeschwindigkeit abgegeben: Eindringungstiefe 76,2 mm. Der dritte Schuß mit einem gleichen Geschoß ergab bei 508,7 m Auftreffgeschwindigkeit gleichfalls 76,2 mm Eindringungstiefe. Die Platte zeigte keine Risse und nur leichte Ausbeulungen auf der Rückseite. Eine zweite Platte war 7¾ Zoll (196,8 mm) stark und 2,25 × 3,8 m groß, mit gleicher Hinterlage. Ein Wheeler-Kappengeschoß von 260 Pfund Gewicht (163,2 Kilo) und 469 m Auftreffgeschwindigkeit drang 47,5 mm ein und zerbrach dabei in viele kleine Stücke, welche an der Oberfläche der Platte Schrammen verursachten. Ein Carpenter-Kappengeschoß von 259 Pfund und 476 m Auftreffgeschwindigkeit drang 73 mm ein, ein gleiches Geschoß von 260 Pfund Gewicht und gleicher Geschwindigkeit 69 mm. Auch hier zeigte die Platte keine Risse und gleichfalls nur leichte Ausbeulungen. Die Lieferung wurde daraufhin abgenommen.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. November:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:	
„Virginia"	95,3 %	„California"	84,3 %
„Nebraska"	82,0 „	„South Dakota"	83,2 „
„Georgia"	89,0 „	„Tennessee"	87,8 „
„New Jersey"	92,1 „	„Washington"	87,9 „
„Rhode Island"	95,0 „	„St. Louis"	81,3 „
„Connecticut"	91,3 „	„Milwaukee"	84,0 „
„Louisiana"	89,3 „	„Charleston"	99,9 „
„Vermont"	65,8 „	„North Carolina"	23,1 „
„Kansas"	64,9 „	„Montana"	19,2 „
„Minnesota"	75,4 „		
„Mississippi"	43,3 „		
„Idaho"	39,1 „		
„New Hampshire"	25,0 „		

2. Der Kreuzer „Galveston", dessen Bau seinerzeit bei der fallierten Trigg Company begonnen und auf einer Regierungswerft beendet wurde, hat jetzt seine Abnahme-Probefahrten erledigt und während vier Stunden mit forciertem Zuge 16,56 Knoten gelaufen. Gefordert waren 16,5 Knoten.

3. Bei einer einstündigen forcierten Fahrt lief der Panzerkreuzer „West Virginia" 22,5, der Panzerkreuzer „Pennsylvania" 23,3 Knoten.

4. Bei einer gleichen Probefahrt erzielte das neue Linienschiff „Rhode Island" 19,93 Knoten gegen 19 der Bauvorschrift. Es ergab sich jedoch nachher eine Beschädigung der Steuerbord-Schraubenwelle, welche infolge galvanischer Einwirkung und fehlerhaften Materials erheblich gelitten haben soll.

5. Die Kosten der Reparaturen auf dem Panzerkreuzer „New York" sind auf 500 000 Dollars angesetzt, und die Arbeiten werden etwa zwei Jahre in Anspruch nehmen. Die neue Armierung soll aus vier 20,3 cm-Geschützen in Türmen, zehn 12,7 cm-Geschützen in Breitseitkasematten und acht 7,6 cm-Kanonen bestehen und einschließlich

der erforderlichen Umbauten der Türme und Munitions-Förderungseinrichtungen 365 000 Dollars kosten.

6. In der Untersuchung der „Bennington“-Havarie hat der Chefingenieur der Werft zu Mare Island erklärt, daß die Nietung der Feuerbuchsen von der Privatwerft, welche den Kreuzer gebaut hat, liederlich ausgeführt worden sei. Bei einer Mehrausgabe von 50 Dollars für die Arbeit wäre das Unglück niemals geschehen.

— Küstenbefestigung. Gelegentlich einer Besichtigungsreise hat der Kriegssekretär Taft erklärt, von den 150 Millionen Dollars, welche der „Endicott Board“ seinerzeit für die Befestigung von 25 Häfen der Vereinigten Staaten gefordert habe, seien jetzt 80 Millionen verausgabt, und man habe damit erreicht, daß keine fremde Flotte und auch nicht zwei vereinigte Flotten in einen der Häfen eindringen könnten, vorausgesetzt, daß nicht nebliges Wetter die Tätigkeit der Forts beeinträchtige. Es sei jedoch die Vervollständigung der Verteidigung durch Minen und Torpedos noch anzustreben, und es müßten die Feuerleitungseinrichtungen verbessert werden. Er nähme an, daß die Gesamtkosten von 150 auf 120 Millionen herabgehen würden.

— Drahtlose Telegraphie. Während der Reise des Präsidenten auf der „West Virginia“ von New Orleans nach Hampton Roads hat dieses Schiff mit der Funkspruchstation der Werft Washington ununterbrochen in Verbindung gestanden, und es soll eine Verständigung auf mehr als 1000 Seemeilen wiederholt erfolgt sein. Diese Verständigung ging großenteils direkt über Land, und man schließt daraus, daß die Verbindung durch zwischenliegendes Land weit weniger gestört wird, als man früher annahm. Wenn trotzdem die Regierung sich noch nicht zur Annahme eines bestimmten Systems entschließen kann, angeblich wegen der sich widerstreitenden Vorrechte und Forderungen der verschiedenen Gesellschaften (Marconi, Fessenden und de Forest), so dürfte daraus hervorgehen, daß die obigen Nachrichten mit Vorsicht aufzunehmen und vielleicht dahin zu verstehen sind, daß die Verständigung durch Zwischenstationen erfolgt ist. Das Marinedepartement ist jetzt im Begriff, festzustellen, auf welche Entfernungen eine direkte Verständigung zwischen den einzelnen Stationen tatsächlich eintrat.

— Verschiedenes. 1. Auf der Kohlenstation zu Bradford in der Narragansett-Bay R. I. nahmen die Panzerkreuzer „West Virginia“, „Pennsylvania“ und „Colorado“ als höchste Leistung in der Stunde je 196 Tonnen Kohlen an Bord. Die Station faßt jetzt 40 000 Tonnen; es können stündlich 100 Tonnen aus Kohlendampfern gelöscht und 209 Tonnen in Prähme gefüllt werden.

2. Das neue Schwimmdock für Cavite soll am 15. Dezember die Ausreise durch den Suezkanal antreten, welche etwa 4 Monate in Anspruch nehmen wird. Das Dock soll unter Befehl des Kapitäns zur See Fullam durch die Kohlendampfer „Cäsar“, „Brutus“ und „Glacier“ geschleppt werden.

3. Auf dem Hilfskreuzer „Dixie“ brach in den Kohlenbunkern durch Selbstentzündung ein Feuer aus, welches erst nach 18 Stunden gelöscht werden konnte.

4. Die Absicht, die Kohlendampfer der Flotte mit Marinepersonal zu besetzen, ist jetzt wegen Personalmangels aufgegeben worden. Auch von dem letzten Dampfer „Cäsar“ soll jetzt das aktive Personal zurückgezogen werden.

5. Man ist sehr befriedigt dadurch, daß das englische Kriegsministerium und die Admiralität neuerdings die amerikanische Industrie zu Lieferungen heranziehen. Es sind Heizungsvorrichtungen größeren Umfanges für die neuen Werftbauten zu Portsmouth bei der Buffalo Forge Company bestellt, und die American Gas Furnace Company zu New York soll für das Arsenal zu Woolwich Gasöfen zum Härten der Geschosse liefern, die Westinghouse Comp. für dasselbe Arsenal elektrische Beleuchtung herstellen.

Italien. Schiffsbewegungen. Das Flaggschiff der amerikanischen Station „Fieramosca“ hat seit Ende Oktober die brasilianischen Häfen Bahia, Victoria, Santos und St. Catharina besucht. In St. Catharina vereinigte sich der kleine Kreuzer „Dogali“, der von Pernambuco kam, mit dem Flaggschiff.

„Umbria“ befindet sich seit dem 11. November in Valparaiso.

„Calabria“ erreichte auf der Fortsetzung der Weltreise am 25. Oktober Suva (Fidji-Inseln); und ging am 30. über Wellington nach Hobart.

„Marco Polo“ liegt seit dem 9. November in Shanghai.

Das Mittelmeergeschwader hatte sich am 11. Oktober von Maddalena nach Gaeta zur Abhaltung der Schießübungen um den Königspreis begeben. Am 16. November reduzierten das Geschwader und die zugehörigen Hilfsschiffe die Besatzungen.

Die Reservedivision, welche ebenfalls zu den Schießübungen vor Gaeta versammelt war, ging am 4. November zu einem vierzehntägigen Aufenthalte nach Neapel und kehrte am 18. November nach Tarent zurück.

Der Panzerkreuzer „Giuseppe Garibaldi“ und der Torpedobootszerstörer „Ostro“ verließen am 20. November Messina bzw. Brindisi, um sich dem im Piraeus sammelnden Demonstrationsgeschwader anzuschließen.

Die Schiffsjungenschulschiffe „Miseno“ und „Palinuro“ stellten am 21. Oktober zur Winterreise in Dienst. Nach dem Reiseplan besuchen sie einige französische, spanische und nordafrikanische Häfen, ferner Malta und Gibraltar.

Das Torpedoboot „Sirio“, das am 6. Oktober Neufahrwasser verlassen hatte, kam am 9. November wohlbehalten in Genua an. „Sagittario“ ging am 6. November von Pillau in See, befand sich vom 17. bis 20. November in Falmouth und ging von dort nach Ferrol weiter.

Am 11. November haben sämtliche Torpedobootszerstörer, Torpedoboote I. und II. Klasse, ferner „Rapido“, „Tripoli“ und „Flavio Gioja“ ihre Besatzungen reduziert; „Calatafimi“ und „Euridice“ wurden in das Dispositionsverhältnis überführt.

— Die Flotte im Bau. Am 23. November wird in der Nähe von Spezia die offizielle Maschinenprobe des Linienschiffes „Regina Elena“ abgehalten.

Im Dezember findet die Kielstreckung für den Panzerkreuzer „San Marco“ auf der Werft in Castellamare statt; von „San Giorgio“ stehen bereits die Spanten.

Von den bei Schichau in Bau gegebenen Torpedobooten sind „Sirio“ und „Sagittario“ fertig, „Spica“ und „Serpente“ zu Wasser.

— Versuche. Ende Oktober wohnte der Marineminister auf dem Torpedoschulschiff „Castelfidardo“ Versuchen mit einer neuen Art von Breschierminen bei. Die Resultate waren zufriedenstellend.

Gleichzeitig wurden bei Muggiano Experimente mit einem neuen rauchschwachen Pulver angestellt. Die Erprobungen der Terni-Krupplatten, d. h. der in den Terni-Stahlwerken nach Kruppschem System hergestellten Panzerplatten werden noch fortgesetzt. Die Platten werden mit Geschossen aus verschiedenenen Fabriken, mit und ohne Kappe, und mit verschiedenen Anfangsgeschwindigkeiten angeschossen. Es verlautet, daß die Widerstandsfähigkeit der Platten eine recht gute sein soll.

Mitte Oktober wohnte der Herzog von Genua in Aglie Versuchen mit Winkeltorpedos bei; diese Methode der Ausnutzung des Geradlaufapparates erfreut sich anscheinend in der italienischen Marine großer Beliebtheit.

— Ausbildung. Die Ergänzungseinstellung von Zöglingen für die Marineschule in Livorno hat am 6. November begonnen. Von 70 angemeldeten Bewerbern wurden 55 zur ärztlichen Untersuchung zugelassen. 49 wurden als körperlich geeignet befunden, von diesen wurden die nach Ausfall der Prüfung ersten 19 Aspiranten als Zöglinge in die Marine eingestellt.

Das Kadettenschulschiff „Amerigo Vespucci“ schiffte am 1. November nach Besichtigung durch den Kontreadmiral *Annovazzi* die Zöglinge der verschiedenen Kurse in Livorno aus.

— *Gefechtsflaggen.* Am Geburtstage des Königs, 11. November, wurden einer großen Anzahl von Schiffen und Fahrzeugen unter dem üblichen Zeremoniell Gefechtsflaggen verliehen. Die Gefechtsflagge unterscheidet sich nicht von der gewöhnlichen Flagge, es sei denn, daß aus besonderen Gründen Seide als Flaggentuch gewählt wird. Sie darf nur im Gefecht, an hohen Festtagen und bei Anwesenheit Sr. Majestät des Königs gesetzt werden.

— *Schießübung des Mittelmeergeschwaders und der Reservedivision um den Königspreis.* Im Laufe des Sommers hatte der König einen Schießpreis für hervorragende Leistungen der schweren und mittleren Artillerie der Schiffe des Mittelmeergeschwaders und der Reservedivision ausgesetzt. Der „coppa d'onore“ besteht aus einer reich geschmückten silbernen Schale, die von einer Siegesgöttin überragt wird und auf einem mit Delphinen, Muscheln, Seepferden usw. verzierten Sockel ruht. Die Schießübungen wurden schiffsweise in der Bucht von Gaeta abgehalten; als mittlere Entfernung scheint 3000 Meter festgesetzt gewesen zu sein. Der Reservedivision gelang es schließlich, den Sieg über das aktive Geschwader davonzutragen und den Königspreis zu erringen. Die Schießresultate sind, soweit sie bekannt geworden sind, folgende:

Aktives Geschwader: „Reg. Margherita“⚐ 2,7 Punkte, „Amm. di St. Bon“ 7,2 Punkte, „Benedetto Brin“ hat nicht geschossen, „Emanuele Filiberto“ 7,7 Punkte, „Vettor Pisani“⚐ 2,2 Punkte, „Giuseppe Garibaldi“ 11,0 Punkte, „Varese“ ?, „Francesco Ferruccio“ hat nicht geschossen.

Reservedivision: „Dandolo“⚐ 1,04 Punkte, „Sardegna“. 10,0 Punkte, „Rugg. di Lauria“ 7,9 Punkte, „Franc. Morosini“ 17 Punkte, „Sicilia“ 5,23 Punkte.

Die einzelnen Punkte scheinen auf Grund der in einer Minute bei 3000 m Entfernung erzielten Treffer errechnet zu sein. Den Preis des Herzogs von Genua erhielt „Franc. Morosini“, der die höchste Trefferzahl aufzuweisen hatte.

— *Grundsteinlegung zu den Erweiterungsbauten des Hafens von Genua.* Ende Oktober fand die Grundsteinlegung für die neuen Hafenanlagen in Genua, bestehend in einer Verlängerung der Galliera-Mole um einige hundert Meter nach Südosten sowie in dem Bau einer neuen etwa 1700 m langen Mole, ausgehend vom Knie der Galliera-Mole in nordwestlicher Richtung parallel zur Küste, statt.

Da der König und die Königin ihre Teilnahme an der feierlichen Grundsteinlegung zugesagt hatten, entsandte die französische Republik zur Begrüßung der Fürstlichkeiten eine Division des Mittelmeergeschwaders, Kontreadmiral *Barnaud*, die italienische Marine war durch „Benedetto Brin“, „Garibaldi“, „Varese“, „Francesco Ferruccio“, „Volta“ und „Agordat“ unter dem Befehle des Kontreadmirals *Viotti* vertreten. Auch der amerikanische Kreuzer „Minneapolis“ lag während der Festtage in Genua. In letzter Stunde sagte noch eine Division der englischen Mittelmeerflotte ihre Teilnahme an dem Festakte an.

Die französische Division kam am 25. Oktober, die Amerikaner und Engländer in den folgenden Tagen vor Genua an und gingen außerhalb der Molen zu Anker, die kleineren Fahrzeuge liefen in den Hafen ein.

Am 27. Oktober traf das Königspaar in Genua ein. Am folgenden Tage zeichnete der König die Flaggschiffe „Iéna“, „Goliath“, „Minneapolis“ und „Benedetto Brin“ durch seinen Besuch aus. Bei der Besichtigung der einzelnen Schiffe, die sich auch auf die unteren Räumlichkeiten, die Maschinen-, Kessel- und Munitionsräume erstreckte, wurde der König nicht müde, sich auf das eingehendste für die Fortschritte der Technik auf allen Gebieten zu informieren.

Am 29. Oktober fand die eigentliche Grundsteinlegung statt, indem der König

auf elektrischem Wege den ersten Stein zur Fortsetzung der Molenbauten ins Meer versenkte. Gleichzeitig feuerten sämtliche anwesenden Kriegsschiffe einen Salut von 21 Schuß.

Zahlreich waren die festlichen Veranstaltungen, die die italienischen Marine- und Zivilbehörden zu Ehren ihrer Gäste inszenierten. Die Seebefehlshaber der einzelnen Mächte erwiderten diese Aufmerksamkeiten durch Festlichkeiten an Bord der Flagschiffe. Ein Diner, das die französischen und englischen Offiziere bei dem italienischen Divisionschef, Kontreadmiral Viotti, vereinigte, mag besonders erwähnt werden, da Kontreadmiral Barnaud bei der Beantwortung der Rede des Gastgebers die Gelegenheit ergriff, in warmen Worten des Einvernehmens Frankreichs mit England und Italien zu gedenken.

Leider sollte ein beklagenswerter Unfall die Festesfreude trüben. Am 1. November, abends, überrannte der auslaufende Dampfer „Maria Teresa“ ein Dampfbeiboot des „Garibaldi“, das gerade Offiziere an Land brachte. Das Boot, das vom Steven durchgeschnitten wurde, sank sofort. Trotz der von den italienischen und fremden Schiffen angestellten Rettungsversuche, fanden ein Arzt, ein Ingenieur und ein Zahlmeister den Tod in den Wellen. Ein Offizier wurde schwer verwundet, konnte aber gerettet werden.



Japan. Vergrößerung der Marine. Bei einer kürzlich stattgehabten Information der leitenden Parlamentarier betonte der Marineminister, daß die Lage nach dem Friedensschluß eine erhebliche Vermehrung der Flotte erforderlich mache. Über den Umfang dieser Vermehrung verlauten nur sehr unbestimmte Nachrichten, soviel scheint aber sicher zu sein, daß sich zur Zeit bereits ein Linienschiff und drei Panzerkreuzer in Japan im Bau befinden, und zwar ein Linienschiff („Satsuma“) und ein Panzerkreuzer („Kurama“) auf der Regierungswerft in Yokosuka und zwei Panzerkreuzer („Tsukuba“ und „Ikoma“) auf der Regierungswerft in Kure. Der Bau der letztgenannten beiden Schiffe ist bereits soweit vorgeschritten, daß eins gegen Ende Dezember d. Js., das andere im März 1906 vom Stapel laufen wird.

Ferner soll noch ein weiteres Linienschiff („Aki“) sowie ein Panzerkreuzer („Ibuki“) im Ausland, wahrscheinlich in England, in Bau gegeben werden. Andere Nachrichten nennen zur Ergänzung dieses Bauprogramms noch drei geschützte Kreuzer zu 4200 Tonnen, zwei Scouts zu 1380 Tonnen und sechs Torpedobootszerstörer, welche im eigenen Lande erbaut werden sollen.

Von den seit Ende 1904 auf einheimischen Werften in Bau gegebenen 25 Torpedobootszerstörern hat ein Teil bereits die Probefahrten erledigt. Zwei weitere Torpedobootszerstörer (Nagazuki und Kikuzuki) sind bei der Uraga-Werft in Bau gegeben.

Über die Deplacements der Neubauten und ihre Armierung gehen die Nachrichten recht weit auseinander. Das Linienschiff in Yokosuka scheint ein Deplacement von 18 000 bis 19 000 Tonnen zu erhalten und als Armierung werden genannt entweder zehn 30,5 cm-Geschütze ohne Mittelartillerie, oder vier 30,5 cm-, zwölf 25,4 cm- und zwölf 12 cm-Geschütze. Die beiden in Kure in Bau befindlichen Panzerkreuzer dürften im Deplacement nicht über 11 000 Tonnen hinausgehen, während für die späteren Bauten ein erheblich höheres Deplacement (etwa 15 000 Tonnen) genannt wird. Die Armierung soll zwei 30,5 cm- oder vier 25,4 cm-, sowie acht oder zehn 20,3 cm- und vierzehn 12 cm-Geschütze betragen.

— Hebung gesunkener Schiffe. Vor Port Arthur sind ferner gehoben am 7. bzw. 30. Oktober die Torpedokanonenboote der sibirischen Flotte „Gaidamak“ und „Wsadnik“ sowie am 17. Oktober das Linienschiff „Pobjeda“. Der „Retwisan“ hat den Namen „Hizen“, der ebenfalls vor Port Arthur gehobene Torpedobootszerstörer „Sülni“, dessen Reparatur den Anbau eines neuen Hecks erfordert (vgl. Novemberheft

unter Rußland), den Namen „Fulmizuki“ erhalten. Nach den letzten vorliegenden Nachrichten waren noch nicht gehoben die Kanonenboote „Bobr“ und „Sabjaka“, 3 Torpedobootszerstörer und der Minendampfer „Amur“. Letzterer ist im Trockendock gesunken, die Bergungsarbeiten konnten aber bisher nicht begonnen werden, da erst ein neues Docktor gebaut werden muß.

Über den Zustand der vor Port Arthur gesunkenen russischen Kriegsschiffe entnehmen wir einem im „Engineering“ veröffentlichten, kurz nach der Hebung der beiden ersten Schiffe („Pereswjet“ und „Bajan“) geschriebenen Bericht einige interessante Einzelheiten. Hiernach sind die aus den früheren Gefechten herrührenden Beschädigungen nur unbedeutender Art und beschränken sich im allgemeinen auf Masten, Schornsteine und Ausbauten. Nur „Bajan“ zeigt eine bedeutende Havarie im Gürtelpanzer. Ferner ist der Verbindungsschacht des vorderen Kommandoturms (60 cm lichte Weite, 7,5 cm Panzer) zwischen Oberdeck und Batteriedeck weggeschossen. Aber auch die Beschädigungen, welche die Schiffe durch die Beschießung nach Erstürmung des 203 m Hügels erlitten haben, sind durchaus nicht schwerwiegender Natur, und es ist ausgeschlossen, daß durch sie ein Schiff zum Sinken gebracht sein sollte. Die 28 cm-Granaten haben durchaus nicht verheerend gewirkt; zunächst ist nur ein Teil krepiert, ferner hat nur ein geringer Prozentsatz das Panzerdeck durchschlagen, und es ist nicht festgestellt, daß nach dem Passieren des letzteren auch nur ein einziges Geschoß durch den Schiffsboden oder die Bordwand wieder ausgetreten ist. Auf „Pereswjet“ haben 12 Granaten das Oberdeck, hiervon 11 das Batteriedeck, aber nur 4 das Panzerdeck (in Stärke von 40 bis 50 mm) durchschlagen. Auf „Bajan“ haben nur 3 Granaten das Panzerdeck passiert, davon ist eine in den St. B. Maschinenraum eingedrungen, wodurch ein Zylinder demoliert wurde. Auf „Poltawa“ wurden 3, auf „Pobjeda“ 4, auf „Pallada“ 7 und auf „Retwisan“ keine Schußöffnungen im oberen Deck festgestellt.

Die Beschädigungen durch die Russen sind in erster Linie anscheinend dadurch herbeigeführt, daß Schießwolladungen unter Wasser zur Detonation gebracht sind, wodurch Lecks von zum Teil nicht unbeträchtlicher Ausdehnung entstanden sind, z. B. hatte „Poltawa“ ein Leck von 6,2 × 2,8 m, „Pobjeda“ 8,5 × 4,5 m, „Pallada“ 8 × 5 m. Ferner waren besonders auf „Pereswjet“ und „Pobjeda“ die Decks durch Feuer beschädigt und auf „Pereswjet“ waren die schweren Geschütztürme durch Sprengung beschädigt. Versuche zu weiteren Sprengungen scheinen gemacht, aber mißlungen zu sein. Wenigstens fand man bei einigen Schiffen Torpedoköpfe längsseit angebracht und in einem Munitionsraum des „Peresjwet“ Dynamitpatronen mit elektrischer Zündvorrichtung, die aber nicht zur Verwendung gekommen war. Sprengungen von Munitionsräumen scheinen überhaupt nicht vorgekommen zu sein, obgleich durch Explosionen auf einigen Schiffen („Bajan“, „Pallada“) die Decks teilweise aufgerissen sind.

Da die Schiffe ganz oder doch nahezu auf ebenem Kiel in flachem Wasser lagen, ferner die Querschotten intakt und sogar die Seeventile zum allergrößten Teil geschlossen waren, so bot die Hebung der Schiffe keine außergewöhnlichen technischen Schwierigkeiten. Die von den Russen in Dalny zurückgelassenen Pumpenanlagen für die geplanten großen Trockendocks wurden nach Port Arthur geschafft und fanden bei der Hebung nutzbringende Verwendung.

Über die Höhe der Reparaturkosten sowie über den voraussichtlichen Grad der Verwendungsfähigkeit, welchen die Schiffe nach erfolgter Reparatur wieder erlangen werden, schon jetzt ein Urteil abzugeben, dürfte verfrüht sein. Zwar handelt es sich, abgesehen von den älteren Kanonenbooten durchweg um neuere Schiffe — das älteste, „Poltawa“, ist 1894 vom Stapel gelaufen — und die Tatsache, daß einige der Schiffe, nachdem sie über sechs Monate unter Wasser gelegen hatten, unter eigenem Dampf nach Japan gebracht worden sind, spricht, wenn man nicht den japanischen Ingenieuren eine ganz besondere Kühnheit zutrauen will, für den guten Zustand der Kessel, jedenfalls müssen aber die gesamten Schiffsverbände durch die verschiedenen Operationen derart in

Anspruch genommen sein, daß es zweifelhaft erscheinen muß, ob allen Schiffen selbst nach den umfassendsten Reparaturen die volle Leistungsfähigkeit wiedergegeben werden kann.

— Flottenrevue. Am 23. Oktober fand in der Tokio-Bucht eine große Revue der japanischen Flotte vor dem Mikado statt, an der die von den Russen genommenen Schiffe mit Ausnahme des „Orel“ sowie fünf Unterseeboote teilgenommen haben sollen und bei der auch das englische Chinageschwader zugegen war. Als Erwiderung dieses Besuches ist die Entsendung eines japanischen Geschwaders unter Admiral Togo nach England für März 1906 in Aussicht genommen. Admiral Togo hat seine Flagge nach der Schlacht bei Tsuschima zuerst auf Schikischima, später auf Asahi geheißt.

— Personal. Am 31. August sind 187 Fähnrichs zu Leutnants und 61 Ingenieuraspiranten zu Ingenieuren befördert worden. Auf Grund der im Juli abgehaltenen Prüfungen sind ferner 200 Seeoffizieraspiranten neu eingestellt worden.

— Neue Marineanlagen sollen Nachrichten in der Tagespresse zufolge in Irako (Owari-Bucht, Südküste) geplant sein.



Rußland. Kaum war die Freude über die Allerhöchsten Erlasse betreffs Neuregelung der obersten Regierungsgeschäfte im Lande allgemein zum Durchbruch gekommen, als auch schon wieder ein trauriger Rückschlag den Ernst der augenblicklichen Lage grell beleuchtete. Leider spielt die Marine dabei eine Rolle. Nach vorangegangenen oftmaligen Ruhestörungen und lärmenden öffentlichen Versammlungen, an denen ohne Behelligung auch Marinepersonen teilnahmen, kam es in den ersten Tagen des November zu gräßlichen Aufruhrszenen in der Festung Kronstadt. Mit Mühe wurde die Inselfestung durch sichere Streitkräfte isoliert. Alles Leben stockte in der sonst so regen Gegend. 14 000 Matrosen nahmen an den Meutereien teil, kein Vorgesetzter vermochte einigen Einfluß auf die zügellose Horde auszuüben. 600 Mann sind jetzt als Haupträdelsführer verhaftet worden und in Gewahrsam gebracht an Bord einiger sicherer Schiffe. Mit Nachdruck forderten verschiedene Stimmen die unbedingte Exekution der Aufrührer. Der größte Teil der Presse hat für sie jedoch in wärmster Weise das Wort ergriffen und im Namen des Volkes um Gnade gebeten.

Die Frage der Flottenvermehrung tritt jetzt nach der Rückkehr des Marineministers Vizeadmiral Birileff von der Besichtigungsreise im Schwarzen Meer in ein neues Stadium. Aus den im neugeschaffenen Landesverteidigungskomitee gepflogenen Beratungen und den Abmachungen mit den übrigen Reichsbehörden ist zu schließen, daß die Mehrzahl der Schiffe in Rußland gebaut werden wird. Man beabsichtigt die Anlage einer neuen Staatswerft mit 8 Hellingen in Windau und die Subsidierung mehrerer neuer Privatwerften. Bauten auf ausländischen Werften sollen dem Vernehmen nach nur in beschränkter Zahl, und zwar in Deutschland, Frankreich und in Italien ausgeführt werden und die fertigen Schiffe als Muster für die heimischen Werften dienen. Genaues ist jedenfalls auch nicht bestimmt, wenn man sich auch über die allgemeinen Umrisse des Wiederaufbaus der Flotte im klaren ist. Vor allem muß die innere Ordnung wiederhergestellt sein, ehe an ernstliche Verwirklichung der Pläne gedacht werden kann.

Allmählich beginnt die Ausführung der Heimsendung der in Ostasien befindlichen Reste der Flotte, der Schiffe wie auch der gefangenen Mannschaften. Es sind schon drei größere Transporte zu je 2000 bis 3000 Mann Kriegsgefangener der Flotte von Japan aus in die Heimat entlassen worden. Linienschiff „Zessarewitsch“ aus Kiautschou, die Kreuzer „Oleg“, „Aurora“, „Schemtschug“ aus Manila und Kreuzer „Diana“ aus Saison haben im Laufe des Monats November die Heimreise angetreten.

Admiral Nebogatoff ist seit Anfang November in Petersburg. Er wurde von einer großen Zahl Schaulustiger empfangen. Über die Gründe seiner Handlungsweise in der Schlacht bei Tsushima äußert er sich den Vertretern der Presse gegenüber mit dem Ausdruck des empfindlich Beleidigten. Er habe es als Pflicht empfunden, die unter seinem Kommando stehenden 2000 Söhne Rußlands ihrem Vaterlande zu erhalten und sie retten wollen, wenn auch ein schwerer Schatten auf seinen eigenen Namen fiele. In späteren Unterredungen sei Admiral Rojestwenski vollkommen mit seinen Ausführungen einverstanden gewesen, und Rojestwenski werde dies auch dem Zaren berichten. Er, Nebogatoff, habe schon jetzt einen ausführlichen Bericht des Admirals Rojestwenski bei sich, den er dem Zaren zu überreichen erstreben werde. Die Presse beginnt schon teilweise für Nebogatoff Stellung zu nehmen.

Dem von der Meuterei im Schwarzen Meer her bekannten Linienschiff „Knjäs Patjomkin Tawritscheski" ist der Name „Panteleimon" beigelegt worden.

Vizeadmiral Birileff, der neue Marineminister, hat gelegentlich seiner Besichtigungsreise im Schwarzen Meer den Übungen des dortigen Geschwaders unter dem Befehl des Admirals Tschuchnin beigewohnt. Das Geschwader bestand aus 6 Linienschiffen, 1 kleinen Kreuzer, 6 Torpedobooten. Nach Ausführung verschiedenartiger Tag- und Nachtübungen kehrte das Geschwader nach Sewastopol zurück und ging in den Reservezustand über.

Auf Allerhöchsten Befehl ist den am Leben gebliebenen Mannschaften der untergegangenen Schiffe des Rojestwenski-Geschwaders, mit Ausnahme derjenigen Schiffe, welche sich dem Feinde ergeben hatten, für den Verlust ihres persönlichen Eigentums als Unterstützung ein Jahressold, jedoch nicht weniger als 25 Rubel, zu verabfolgen.

Ferner wird den Mannschaften desselben Geschwaders in Anbetracht der besonderen Schwierigkeit der Ausreise nach Ostasien, ebenfalls mit Ausnahme der übergebenen Schiffe, die aktive Dienstzeit bis zur Entlassung in die Reserve um ein Jahr gekürzt.

Im Marineministerium bearbeitet jetzt eine besondere Kommission unter dem Vorsitz des Kontreadmirals Rimski-Korsakoff die Umgestaltung des Marinekadettenkorps und die Frage der wissenschaftlichen und fachmännischen Bildung der Seeoffiziere. Eine andere Kommission ist jetzt bei der Frage beschäftigt, die augenblicklich bestehenden Kronstadter Flottenequipagen zu einem einzigen großen Verband zusammenzuziehen. Die Gesamtstärke dieser Equipage wird dann ungefähr 9000 bis 10 000 Mann betragen. An ihrer Spitze soll ein Kontreadmiral stehen. Diese Änderung steht mit den während des unruhigen letzten Sommers aufgedeckten Schäden der Mannszucht in den mannigfach zersplitterten Kommandoverhältnissen im Zusammenhange, ferner auch mit der Verringerung der Kopfstärke, hervorgerufen durch die große Verringerung des Schiffsbestandes. Die letzten Unruhen werden den neuen Zustand um so wünschenswerter erscheinen lassen.

Wie schon neulich erwähnt, gewinnt die Umgestaltung Kronstadts in einen ausschließlichen Kriegsschiffhafen immer festere Form. Im nächsten Jahre sollen die neuen Hafenanlagen in Petersburg beendet sein, gleichzeitig hiermit ist die Vertiefung des Fahrwassers zwischen Kronstadt und Petersburg von $6^1/_2$ auf $8^3/_4$ m geplant, so daß dann der Zutritt allen Handelsschiffen nach Petersburg gesichert ist und Kronstadt als Handelshafen geschlossen werden kann.



Österreich-Ungarn. Am 21. Juni 1905 ist auf der Werft des „Stabilimento tecnico" in Triest das dritte Linienschiff der „Erzherzogs"-Klasse („Erzherzog Ferdinand Max") vom Stapel gelaufen.

„Erzherzog Karl" hat bei den Probefahrten die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 19,25 Seemeilen um 1 Seemeile überschritten.

Die in England erbauten Torpedofahrzeuge, und zwar der Hochseetorpedobootszerstörer „Husar“ und das Hochseetorpedoboot „Kaimon“ sind nach Beendigung der Probefahrten nach Pola überführt worden, wo sie als Modelle für die in Österreich-Ungarn zu erbauenden weiteren Boote dieses Typs dienen sollen. Die hauptsächlichsten Baudaten sind:

1. „Husar“: Deplacement 390 Tonnen, 6000 Pferdestärken, 28 Knoten Geschwindigkeit, 4 Torpedorohre, eine 7 cm-SK. und sieben 4,7 cm-SK.

2. „Kaimon“: 200 Tonnen Deplacement, 3000 Pferdestärken, 25 Knoten Geschwindigkeit, zwei Torpedorohre, vier 4,7 cm-SK.

— Havarien. Während der Sommermanöver hat die Flotte einige ernstere Unfälle zu verzeichnen gehabt. Am 14. Juli geriet das Linienschiff „Wien“ beim Ankeraufgehen im Kanal von Meleda auf Grund und konnte nur mit ziemlich erheblichen Beschädigungen am Heck (Rudersteven verbogen, Hacke und Schraubenflügel gebrochen) wieder abgebracht und nach Pola geschleppt werden.

Bei einem Nachtmanöver stieß Torpedoboot „Nr. 38“ mit dem Zerstörer „Satellit“ zusammen und sank später infolge der erlittenen Beschädigungen, wobei zwei Mann der Besatzung ihren Tod fanden. Das in 35 m Wasser gesunkene Boot ist später wieder gehoben worden.

Gleichfalls beim Nachtmanöver mit abgeblendeten Lichtern wurde Torpedoboot „Nr. 38“ durch das Hochseetorpedoboot „Cobra“ gerammt, konnte aber noch rechtzeitig in flachem Wasser auf Grund gesetzt werden. Beim Versuch es zu bergen, sank es später in tiefem Wasser und wird wahrscheinlich gänzlich verloren sein.

⚜

Schweden. Durch königlichen Erlaß ist mit dem 1. November d. Js. das Unionszeichen aus der Kriegs- und Handelsflagge zu entfernen. Die besonderen Abzeichen der Admirale rücken jetzt von dem unteren blauen Feld am Flaggenstock in das nunmehr auch einfach blau gehaltene obere Feld.

Zum Marineminister ist Kontreadmiral Sidner ernannt worden. 1851 in Hernösand geboren, wurde er 1875 Leutnant. Nach Besuch der Seekriegsschule — Akademie in unserem Sinne — wurde er 1885 zum Kommandör Captein 2. Grades befördert, 1897 zum 1. Grade desselben Dienstranges. Von 1896 bis 1897 bekleidete er die Stellung als Inspekteur der Navigationsschulen und desgleichen als Chef der Unteroffizierschulen in Stockholm. 1901 wurde er Kommandör, gleichzeitig Chef der Seekriegsschule. Seit 1904 ist er Kontreadmiral.

In nächster Zeit soll ein neues Flottenbaukomitee für Aufstellung eines Programms für die Neubeschaffungen der Marine an Material gebildet werden. Wenn auch die bisherige Union die Aussicht auf ein kräftiges Zusammenwirken der Flottenteile nicht sehr sicher erscheinen ließ, so ist unzweifelhaft durch die stattgehabte Trennung jedem der beiden Länder eine erhöhte Aufgabe der Verteidigung zugefallen. In Schweden ist seit langem tatkräftig und mit klarem Blick in der Frage der Wehrmacht zur See gearbeitet worden, die jüngsten Schritte zur Stärkung der Flotte sind nur ein erneuter Beweis für die richtige Erfassung der Sachlage.

Die mit dem Lufttorpedo des Kapitäns Unge gemachten Versuche haben sehr befriedigt. Der kleine Torpedo von 280 kg Gewicht enthält 80 kg Schießbaumwolle und wird mittelst eines eigenartig konstruierten Geschützes unter Anwendung des Raketenprinzips fortgeschleudert. Die Schußweite soll bis 6000 m bei guter Treffsicherheit betragen. Das Geschoß soll sich gelegentlich der Schießversuche in Sandboden 5 m tief eingebohrt und dann einen Trichter von ungefähr 400 Fuder Erde ausgeworfen haben.

Es wird schwedischerseits der ungeheure Preisunterschied dieser Waffe gegenüber den bestehenden Geschützarten hervorgehoben, und man setzt große Hoffnungen in die Weiterentwicklung der Waffe. Die Versuche fanden auf dem Artillerieschießplatz Marma statt.



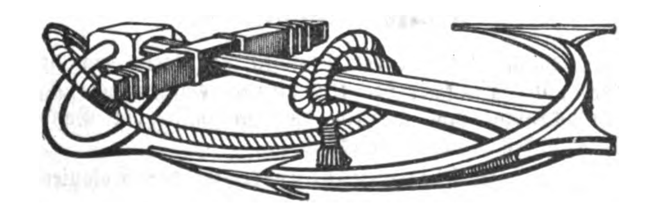
Norwegen. Durch Verfügung der stellvertretenden Regierungsgewalt ist bestimmt worden, daß das bisherige Unionszeichen in Kriegs- und Handelsflagge fortzufallen hat und durch ein rotes Feld zu ersetzen ist.



Griechenland. Durch Beschluß des Ministerrats ist die Bestellung von zwei Torpedobootszerstörern endgültig erledigt worden. Das eine zum Preise von 1 325 000 Francs wurde der englischen Werft Yarrow in Auftrag gegeben, das andere zum Preise von 1 250 000 Francs der deutschen Werft Vulkan. Ersterer soll 31 Knoten, letzterer 30 Knoten laufen, Die Zahlung des Kaufpreises geschieht in fünf Raten. Als vor einem Jahre die griechische Regierung durch ihre Gesandten in Berlin, London, Paris und Wien die europäischen Werften zu Offerten auffordern ließ, wurde bekannt gegeben, daß laut den seit Jahren von vielen Kommissionen erwogenen Marineplänen 3 neue Panzerschiffe und 12 bis 18 Torpedobootszerstörer beschafft, außerdem die vorhandenen 3 Panzerschiffe sowie die Torpedoboote neu armiert und überhaupt repariert werden sollten. Im Laufe des Jahres verminderten sich dann diese für die Staatsfinanzen Griechenlands etwas zu weit gehenden Pläne. Wie jetzt offiziell erklärt wird, ist beabsichtigt, nach einem weiteren Jahre zur Beschaffung eines oder mehrerer Panzerschiffe dann zu schreiten, wenn bis dahin die Aufnahme einer Anleihe auf Grund des Flottenfonds und seiner Einkünfte gelingt. Gegenwärtig hatten auf die Lieferung der Torpedobootszerstörer zusammen 22 Werften Offerten eingereicht, darunter 3 deutsche, 5 englische und 4 französische. Näheres über die zwei neuen Panzerschiffe ist noch nicht beschlossen.



Türkei. Die Pforte hat vier große Torpedoboote in Frankreich bestellt, die Bestellung weiterer sechs Torpedoboote in England soll bevorstehen.



Verschiedenes.

Motorboote für Kriegsschiffe.

Die getrennte Entwicklung der Explosionsmotore für Land- und Wasserfahrzeuge, welche in England und Frankreich bereits einen ausgeprägten Charakter angenommen hat, geht in Deutschland noch langsam vor sich.

Daß die Bootsmotore bei uns nicht in gleichem Umfange und mit gleicher Intensität wie die Motore für den Landtransport durchgebildet werden konnten, liegt an der bisherigen großen Inanspruchnahme der Motorfabrikanten.

Jetzt aber mehren sich die Anzeichen, daß, wie im Auslande schon geraume Zeit, auch in Deutschland der Bau von Bootsmotoren zur Spezialität ausgebildet wird und der Motorbootbau endlich in ganzem Umfange eine besondere Beurteilung und Durchbildung erfährt.

Da dürfte es von allgemeinem Interesse sein, daß auch die deutsche Marine die Entwicklung des Motorbootbaues im In- und Auslande eifrig verfolgt und auf Grund dieser Beobachtungen und günstiger Erfahrungen an kleineren im Marinebetriebe befindlichen Motorbooten zu weiteren Versuchen ermutigt worden ist, deren Ausfall für das Gewicht der Bootsausrüstung der Kriegsschiffe von beträchtlichem Einflusse sein kann.

Vorläufig beschränken sich die Ermittelungen auf den Ersatz der schweren Dampfbarkassen — sogenannte A-Boote — und der Dampfpinnassen für die Geschwaderchefs durch genügend schnelle und seetüchtige, aber bedeutend leichtere Motorboote.

Da die Anforderungen, welche von der Marine gestellt werden, die Schwierigkeiten des Ingangsetzens, des Anlassens und der Umsteuerung sowie der gefahrlosen Unterbringung des Brennmaterials noch verschärfen, dürfte voraussichtlich noch geraume Zeit vergehen, bis durchaus befriedigende Resultate erzielt werden.

Es darf jedoch erhofft werden, daß das Vorgehen der Marine anregend wirken und für die Gesamtentwicklung des Motorbootbaues fördernd sein wird. Von seiner weiteren Entwicklung können aber nur dann erhebliche Fortschritte erwartet werden, wenn Schiffbauingenieure und Motorkonstrukteure unablässig Hand in Hand arbeiten.

Bock, Marine-Schiffbaumeister.



Neuregelung der Kommandoverhältnisse in den französischen Flottenstützpunkten.

Zwei eben vom Präsidenten der Republik vollzogene, von den drei beteiligten Ministern des Krieges, der Marine, der Kolonien gegengezeichnete Dekrete regeln den Begriff der Flottenstützpunkte und grenzen die Befugnisse der Gouverneure und der Offiziere der Flotte und des Kolonialheeres ab.

Zunächst werden als Flottenstützpunkte in den Kolonien erklärt und als Waffenplätze eingeordnet:

Saigon, Kap St. Jacques in Kochinchina, Diego Suarez auf Madagaskar, Dakar am Senegal, Fort de France auf Martinique, Numea auf Neu-Kaledonien.

Der Kommandant der Verteidigung eines Flottenstützpunktes, ein General oder Stabsoffizier, der auf Vorschlag der Minister des Krieges und der

Kolonien vom Präsidenten ernannt ist, bereitet im Frieden die Verteidigung des Platzes vor, deren verantwortliche Leitung ihm im Kriege zufällt. Er ist dem Oberbefehlshaber der Truppen in der Kolonie unterstellt und hat alle im Wirkungskreis des Platzes stehenden Truppen und militärischen Anlagen unter sich.

In jedem Flottenstützpunkt, wo maritime Verteidigungsmittel und Nachrichtenstellen besonders durch Entscheidung des Marineministers der Verteidigung des Platzes zugeteilt sind und als solche in der Kampfrolle vorgesehen sind, führt in Kriegszeiten ein Seeoffizier als Adjutant des Kommandanten der Verteidigung nach dessen Befehlen den Befehl über jene. Er wird schon im Frieden vom Marineminister für diese Stellung bestimmt und jederzeit auf Verlangen des Kommandanten der Verteidigung, namentlich zu gemeinsamen Übungen, zur Verfügung gestellt. Dieser berichtet auch über seine Dienstführung an den Marineminister. Im übrigen untersteht aber dieser Seeoffizier bis zum Ausspruch der Mobilmachung dem Marinekommandanten der Kolonie und tritt dann mit dem gesamten für die Verteidigung des Stützpunktes vorgesehenen Personal und Material, unter den Kommandanten der Verteidigung.

Dieser hat sich mit dem Marinekommandanten über die beste Ausnutzung der Streitmittel zur Verteidigung des Platzes zu verständigen, während jener ihn über alle Änderungen im Personal und Material auf dem Laufenden halten muß.

Den Kommandanten von einzelnen Schiffen oder Verbänden soll der Kommandant der Verteidigung zu allen Zeiten bereitwilligst die Hilfsquellen des Stützpunktes zugänglich machen; im Kriegsfalle sind die Kommandanten von Schiffen oder Schiffsverbänden, die augenblicklich in einem Stützpunkte sich aufhalten, gehalten, sich mit dem Kommandanten des Stützpunktes über die Hilfe zu verständigen, die sie im Fall eines Angriffs zu leisten haben.

Der Marinekommandant ist ein Flagg- oder Stabsoffizier, der auf Vorschlag des Marineministers vom Präsidenten ernannt wird in allen Kolonien, wo die Bedeutung der Seestreit-, der Ausrüstungs- oder Ausbesserungsmittel für die Flotte dies fordert. Ihm ist das gesamte Marinepersonal, Material und Anlagen unterstellt, bis auf die vorangeführte Ausnahme im Kriegsfall. Er selbst ist in allem, was die Verteidigung der Kolonie oder deren Vorbereitung anlangt, dem Gouverneur der Kolonie unterstellt.

Während aber die der Verteidigung eines Stützpunktes zugeteilten beweglichen Teile der Seeverteidigung gegen den Wunsch des Kommandanten der Verteidigung nicht außerhalb ihres Wirkungskreises verwendet werden dürfen, können die dem Marinekommandanten im Mobilmachungsfalle verbleibenden Seestreitkräfte ihm entzogen werden auf Befehl des Gouverneurs, z. B. die Flußkanonenboote für Zusammenwirken mit dem Landheere dem Befehlshaber der Truppen unterstellt werden.

Auf schriftlichen Befehl des für die Verteidigung der Kolonie verantwortlichen Gouverneurs können die Torpedo- und Unterseebootsflottillen, die stationären Küstenpanzer und Panzerkanonenboote zeitweilig auch gegen die Berufung des Marinekommandanten auf seine allgemeinen Dienstanweisungen oder besondere Befehle eines seine Mitwirkung fordernden Geschwaderchefs zu anderen Dienstleistungen herangezogen werden, ohne das Unterordnungsverhältnis zu lösen.

Der Marinekommandant ist hinsichtlich der Leitung und Verwaltung des Personals, der Ausrüstung und Baulichkeiten der Seearsenale sowie der Unterstützung, welche er in der Gegend operierenden Seestreitkräften gewähren kann oder der Bereitstellung der zu dieser Mitwirkung nötigen Schiffe lediglich dem Marineminister unterstellt, mit dem er auch unmittelbar schriftlich hierüber verkehrt, doch hat er den Kolonialgouverneur darüber auf dem Laufenden zu halten, indem seine Berichte mit fliegendem Siegel durch den Gouverneur weiter befördert werden, der hierzu Stellung nehmen kann. Die Verfügungen des Marineministers gehen unmittelbar an den Marinekommandanten, doch gleichzeitig in Abschrift an das Kolonialministerium.

Im Behinderungsfall wird der Marinekommandant durch den ältesten Seeoffizier in der Kolonie vertreten. Er ist von Rechts wegen Mitglied des Verteidigungsrates der Kolonie und kann Mitglied des Oberen Rates, des Geheimen Rates oder des Verwaltungsrates sein. Der Gouverneur berichtet alljährlich und beim Ausscheiden aus der Stellung auf dem Dienstwege über seine Leistungen.

Der Seeoffizier-Adjutant des Kommandanten der Verteidigung des Flottenstützpunktes ist von Amts wegen Mitglied aller Räte, Ausschüsse usw., denen die Vorstände der verschiedenen Dienstzweige angehören. Zur Vertretung des Kommandanten im Kriegsfall wird er nach seinem Dienstalter berufen.

Über die Etatsfragen ist folgendes verfügt:

Die persönlichen und sachlichen Ausgaben für die feste und bewegliche Seeverteidigung, die Seearsenale der Flottenstützpunkte, werden für jedes Rechnungsjahr dem Marineminister vom Marinekommandanten eingereicht. Der Marineminister stellt diese Forderungen in den Haushalt der Marine ein.

Alle Pläne, die die Seeverteidigung nicht nur des Flottenstützpunktes sondern der ganzen Kolonie, in dem er liegt, betreffen, unterliegen gemeinsamer Beratung des Marine- und des Kolonialministers. Der Marineminister ist allein dann für die Vorbereitung und Ausführung zuständig, soweit sie die Arsenale der Flottenstützpunkte und deren Anhängsel betreffen, während dem Kolonialminister die großen Arbeiten für die Verteidigung der Stützpunkte zufallen, wobei für die Verteidigungsanlagen der Seefront die Zustimmung des Marineministers herbeigeführt werden muß.

Die Vorbereitung solcher Gesamtpläne hat schon in der Kolonie in der Art zu geschehen, daß sie in Sitzungen, wo alle Dienstzweige, die sie angeht, vertreten sind, durchberaten werden.

Alle früheren Bestimmungen, insonderheit die im Jahre 1902 erlassenen, sind aufgehoben. Die neuen schließen sich, soweit die Verteidigung der Kolonien oder vielmehr der Flottenstützpunkte in den Kolonien in Betracht kommt, den für die heimischen Kriegshäfen in diesem Jahre erlassenen an, der Oberbefehl fällt dem Heere, die Leitung der Seeverteidigung unter ihm der Marine zu. Die Seefronten der Flottenstützpunkte sind nicht besonders erwähnt, es läßt sich aber annehmen, daß dem Seeoffizier-Adjutanten auch hier ein Einfluß gewährt wird. Im übrigen verlangen die neuen Bestimmungen an allen Stellen, von den Ministerien herab, viel Takt und Selbstverleugnung im Dienste der Kolonialverteidigung.

M.



Die Neuordnung der französischen unterseeischen Verteidigung.

Durch Dekret des Präsidenten der Republik vom 28. Juli 1905 sind alle an der unterseeischen Verteidigung beteiligten Dienstzweige der französischen Marine neu geordnet. Der Marineminister Thomson hat damit eine Anregung durchgeführt, die er in seinem Berichte zum Haushaltvoranschlag des Jahres 1892 gab.

Bisher bestand im Marineministerium eine Generaldirektion des Torpedowesens und in jedem Kriegshafen eine Direktion der unterseeischen Verteidigung, die die Torpedoflottillen, die feste unterseeische Verteidigung und die Vorratsräume und Werkstätten unter sich hatte. Diese Einrichtung stammt aus dem Jahre 1886, wo Admiral Aube als Marineminister sie schuf, um die bisher zu sehr zersplitterten Bemühungen zur Verbesserung der Torpedowaffe in eine Hand zusammenzufassen und deren Entwicklung den von ihm erwarteten, von allgemeiner Anerkennung noch weit entfernten Erfolg zu verschaffen.

Eine Lücke wurde in diese Ordnung durch Marineminister de Lanessan im Jahre 1902 gerissen, der die Zustimmung des Präsidenten dazu erhielt, daß die bewegliche Verteidigung von der Direktion der unterseeischen Verteidigung losgelöst wurde und einen selbständigen Marineteil bildete.

Diese Einrichtung hat sich als segensreich für die Angriffs- und Verteidigungskraft der Flottillen erwiesen, so daß der Minister Thomson jetzt ihre Ausdehnung auf die Unterseebootsflottillen und die feste Verteidigung beantragt und bewilligt erhalten hat. Nachdem die Unterseebootsflottillen und die feste Verteidigung selbständige Marineteile geworden und den Marinepräfekten unmittelbar unterstellt sind, bleibt den bisherigen Direktionen der unterseeischen Verteidigung kein genügend großer Wirkungskreis mehr, sie würden lediglich auf die Verwaltung des Materials beschränkt sein und daher empfahl sich ihre Auflösung und im Sinne einer billigeren Bewirtschaftung die Verteilung ihrer Obliegenheiten unter die Schiffbau- und die Artillerie-Direktion. Dies erscheint umsomehr gerechtfertigt, als der Torpedo als ebenbürtige Waffe neben das Geschütz getreten ist.

Im einzelnen bestimmen das Dekret und die ergänzenden Verfügungen des Marineministers:

A. Im Marineministerium. Die Generaldirektion des Torpedo- und Elektrizitätswesens im Marineministerium wird aufgehoben, ihr Arbeitsgebiet wird, wie folgt, verteilt:

1. Die zweite Abteilung des Generalstabes der Marine, der ein Seestabsoffizier zu diesem Zwecke zugeteilt werden kann, bearbeitet die militärischen auf Torpedomaterial und Scheinwerfer bezüglichen Fragen und leitet die Versuche, sie stellt den Bedarf der Flotte, Häfen und Stützpunkte fest.

2. a) Das technische Bureau der Konstruktionsabteilung bearbeitet alle technischen Fragen der Konstruktion, Versuche und Abnahme der Torpedos, ausgenommen die Sprengladung, Einrichtung und Betrieb der Torpedowerkstätten.

b) Dem Verwaltungsbureau derselben Abteilung fällt die Rechnungslegung, Bestellung usw. für die Torpedos und Scheinwerfer sowie die Werkstätten zu.

3. a) Die Waffenabteilung bearbeitet im technischen Bureau die Seeminen und die Sprengstoffe, auch die Sprengladungen und Gefechtspistolen der Torpedos, deren Rechnungslegung b) dem Verwaltungsbureau zufällt.

4. Die Abteilung der in Dienst gestellten Flotte stellt die Bedarfsnachweisungen der Flotte und festen Verteidigung an Torpedos und Seeminen auf.

B. In den Häfen. 1. Die Unterseebootsflottillen und die festen Verteidigungen werden selbständige, dem Marinepräfekten unmittelbar unterstellte Marineteile. Zur Bearbeitung der einschlägigen Fragen wird der Stab jedes Seebezirks um einen Linienschiffskapitän vermehrt. Jede unterseeische Verteidigung nimmt das schwimmende Mobilmachungsmaterial in eigene Verwaltung und erhält ebenso wie jede Unterseebootsflottille eine Werkstatt zur laufenden Unterhaltung und kleinen Ausbesserungen des Materials.

2. Die bisherige Obere Torpedo-Versuchskommission erhält die Bezeichnung ständige Versuchskommission der unterseeischen Verteidigung und wird dem Marine-Präfekten unmittelbar unterstellt; sie nimmt auf Verfügung des Ministers die zur Verbesserung, Umgestaltung und Unterbringung des Torpedomaterials an Bord und in den festen Verteidigungen erforderlichen Versuche vor. Sie besteht aus 1 Fregattenkapitän als Vorsitzendem, 2 Kapitänleutnants, wovon einer z. D., 1 Artilleriehauptmann, 1 Schiffbauingenieur als ständigen Mitgliedern und dem erforderlichen Unterpersonal. Zu besonderen Versuchen können vorübergehend Offiziere und Ingenieure herangezogen werden. Die Dienstzeit bei der Kommission wie bei der festen Verteidigung und den Unterseebootsflottillen zählt als Seedienstzeit.

3. Die Schiffbaudirektion bewahrt die Torpedos mit Ausnahme der Gefechtsköpfe und die Scheinwerfer auf und unterhält sie.

4. Der Artilleriedirektion fällt das gleiche hinsichtlich der Seeminen und der Gefechtsköpfe der Torpedos zu.

5. Zur Abnahme von Torpedos und Minen, die von Privatfirmen geliefert werden, ernennt der Marineminister eine Kommission, für die von der Werft gelieferten der Marinepräfekt.

Die Prüfung des lagernden Torpedos geschieht in bestimmter Zeitfolge durch die Schiffbaudirektion, gelegentlich der Besichtigung der Reservebestände bestimmt der major-général eine Anzahl Torpedos zur Prüfung.

Das gute Arbeiten der Torpedos wird vor Übernahme an Bord durch eine aus zwei Seeoffizieren des Schiffes und einen Schiffbauingenieur der Werft bestehende Kommission geprüft.

6. Die Torpedoschule erhält als Direktor einen Fregattenkapitän, der dem major-général unmittelbar unterstellt wird.

Diese Änderungen treten mit dem 1. Januar 1906 in Kraft. Die jährliche Hauptbesichtigung der Unterseebootsflottillen und der festen Verteidigungen in Frankreich, Korsika, Algerien und Tunesien fällt dem Generalinspekteur der Torpedobootsflottillen, außerhalb dieser Grenzen dem Oberbefehlshaber der Seestreitkräfte oder dem Marinekommandanten zu. Alle früheren Bestimmungen werden aufgehoben. M.

Briefkasten.*)

S., Schweiz. Die verhältnismäßig hohe Geschwindigkeit der neueren italienischen Schiffe ist darauf zurückzuführen, daß ihre größere Länge es möglich machte, ihnen elegantere Linien zu geben, wofür allerdings der Nachteil der geringeren Manövrierfähigkeit in den Kauf genommen werden mußte. Das geringere Deplacement (Gewicht) bei größeren Dimensionen ist nur durch leichtere Bauart zu erklären. Ob die projektierten Geschwindigkeiten auch wirklich erreicht und wie sich die Schiffe überhaupt im praktischen Dienst bewähren werden, darüber werden erst die Probefahrten Aufklärung geben müssen. Im übrigen verweisen wir auf „Nauticus 1905", S. 119.

S. M. S. „Deutschland" gleicht zwar im allgemeinen der „O"-Klasse, unterscheidet sich von letzterer jedoch in einigen Einzelheiten (Kesselanlage, Panzerung), so daß „O" das erste Schiff ist, welches alle charakteristischen Eigenschaften des neuen Typs in sich vereinigt.

Wiener Abonnent. Die Seeschlachten des russisch-japanischen Krieges werden, da neuere Nachrichten nicht vorliegen, voraussichtlich in der Marine-Rundschau nicht mehr behandelt werden. Wie wir jedoch erfahren, wird das nächste Nauticus-Jahrbuch eine historische Darstellung der Seekriegsereignisse bringen.

*) Anfragen werden an die Schriftleitung — Berlin, Leipziger Platz 13 — erbeten.



Literatur.

Kaiser Wilhelms des Großen Briefe, Reden und Schriften. Ausgewählt und erläutert von Ernst Berner. — Berlin, Verlag der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. — Zwei Bände. Preis 6 Mark, gebd. 8 Mark.

Die große Zeit des Werdens des Deutschen Reiches, die wir Älteren mit durchlebten und auf die das inzwischen herangewachsene Geschlecht mit staunender Bewunderung zurückblickt, ist uns durch eine Fülle von Veröffentlichungen näher und deutlicher vor Augen gerückt als irgend eine andere Periode der Weltgeschichte. Auch alle die Mitwirkenden auf jener großen Bühne haben teils durch selbständige Bearbeitung, teils dadurch, daß ihre Briefe und sonstigen Aufzeichnungen dem deutschen Volke zugänglich gemacht wurden, dazu beigetragen, daß in unserer Kenntnis jener großen Ereignisse keine Lücke vorhanden und alles Dunkle und Zweifelhafte vollkommen aufgeklärt ist. Gleiches gilt für den vorangegangenen Zeitraum, der jene Männer schmiedete, und der die Verhältnisse heranwachsen ließ, aus denen Deutschlands Einigung als köstliche Frucht sich entwickeln und reifen sollte. Nur bei dem einen fehlte bislang der Einblick in den inneren Werdegang und in die seelischen Vorgänge, in dessen Händen die Fäden zusammenschossen, der die sich vielfach widerstrebenden Kräfte in eine Bahn zu weisen verstand, und der die Seele des Ganzen war, wenn auch seine demütige Bescheidenheit das nicht gelten lassen wollte. Zwar hat die Presse des Tages und haben die den großen Gegenstand bearbeitenden Schriftsteller uns zahlreiche Worte Seiner Majestät Kaiser Wilhelms des Großen aufbewahrt, und mancher Brief und manche sonstige Aufzeichnung sind bekannt geworden, bisher aber fehlte die zusammenfassende Darstellung des inneren Lebensganges des großen Kaisers, und eine Überlieferung des reichen Schatzes staatsmännischer Weisheit, starken zielbewußten Wollens und menschlicher Güte, die in seinen Briefen, den Gesprächen mit seiner unmittelbaren Umgebung und in der Niederschrift über staatlich bedeutsame Vorgänge und den für diesen Zweck aufgesetzten Notizen gesammelt und unter dem sicheren Verschluß des Königlichen Hausarchivs niedergelegt waren.

Es ist dem Bearbeiter der großen Aufgabe, dem Geheimen Archivrat Dr. Ernst Berner, nicht vergönnt gewesen, dem deutschen Volke sein vollendetes Werk noch selbst zu überreichen. Nachdem er noch Anfang Oktober 1905 die Vorrede zu den nunmehr vorliegenden beiden Bänden geschrieben, nachdem ihn Referent noch am 9. Oktober in voller Gesundheit gesehen, ist er am 13. Oktober durch einen Herzschlag aus diesem Leben abgerufen worden; mit diesem Buch aber hat er sich ein köstliches Denkmal gesetzt, das unvergessen bleiben wird, solange im deutschen Volke die ehrfurchtsvolle Rückerinnerung an Kaiser Wilhelm den Großen lebendig bleibt.

Die beiden Bände umfassen den Lebensgang des Kaisers von seiner frühesten Jugend an bis zu seiner letzten Stunde; wir finden darin außer den Briefen, die den Hauptinhalt ausmachen, Aufzeichnungen über Gespräche teils persönlichen, teils hochpolitischen Inhalts, ferner Reden, Denkschriften, Gutachten zu Gesetzentwürfen und sonstigen Gegenständen, und ferner Zeugnisse dafür, daß der hohe Herr als Prinz sich nicht scheute, selbst in der Presse seine Meinung zu verfechten und gegen andere Ansichten eine scharfe Klinge zu führen. Eine sehr sorgfältige Inhaltsübersicht auf den ersten Blättern des ersten Bandes erleichtert die Benutzung. Zwischenstücke zwischen den einzelnen Abschnitten von der Hand des Herausgebers schaffen eine Übersicht und zugleich die Erklärung dafür, welche inneren und äußeren Gründe zu der gewählten Zerlegung Veranlassung gaben; besonders lesenswert ist in dieser Richtung die Vorrede zu den Ereignissen von 1870/71.

Wir haben nicht nötig, der Arbeit des Geheimrats **Berner** noch besonders empfehlende Worte mitzugeben. Den Briefen und Reden des Großen Kaisers fehlt naturgemäß der pikante Reiz, der Bismarcks Gedanken und Erinnerungen beiwohnt, um so größer und einfacher stellen sie sich dem Leser dar, und um so helleres Licht verbreiten sie über vieles, wo den Mitarbeitern des Kaisers — trotz alledem — der Überblick über das Große, Ganze fehlte. Wer die Geschichte der Periode voll ergreifen will, die mit dem Namen unseres ersten großen Kaisers verknüpft ist, und wer zugleich einen wahrhaft großen Menschen in seiner wunderbaren Schlichtheit kennen lernen und würdigen will, der hat die Pflicht, diesen beiden Bänden ein eingehendes Studium zu widmen.

Fünfzig Jahre zur See. Die Marine, wie ich sie gekannt habe 1849 bis 1899. Von Admiral **Sir E. R. Fremantle**, deutsch von Konteradmiral z. D. **Plüddemann**. — Verlag der Hofbuchhandlung Carl Siegismund, Berlin 1905. — Preis 10 Mark, gebunden 12 Mark.

Die Hofbuchhandlung von Carl Siegismund hat bereits zwei sehr ähnliche und von uns an dieser Stelle besprochene Bücher verlegt, die Lebensgeschichten des Feldmarschalls Lord Roberts und des Viscount Wolseley — vgl. Rundschau 1905 Seite 133. Damals betonten wir, wie sehr vieles in Englands politischem Auftreten und seiner realen Rücksichtslosigkeit sich daraus erklärt, daß seine leitenden Persönlichkeiten den Frieden des Hauses kaum kennen, daß sie Zeiträume hindurch, die unseren Anschauungen ungemessen erscheinen, auf exponiertem Posten in fremdem Lande stehen, und daß ihnen samt und sonders der Krieg mit seiner Rauheit und Grausamkeit ein gewohntes Handwerk ist. Gleiches können wir auch aus diesem Buche lernen, und wenn der englische Seemann auch mit dem deutschen Offizier, wo er mit ihm zusammentraf, gute Kameradschaft hielt, so sollen wir doch die unbeabsichtigte Mahnung nicht unbeherzigt lassen, daß der Kommandant des „Boadicea“ vor Zanzibar die auf die Dauer bessere Leistung seines Offizierkorps dem englischen Sport und der dem Klima besser angepaßten Lebensweise zuschreibt.

Referent hat das 560 Seiten starke Buch nur zum Teil durchsehen können, wo er es aber aufschlug, sah er sich durch den Gegenstand in gleichem Maße gefesselt und er ist überzeugt, daß ein jeder Leser, so ganz besonders auch der Seeoffizier, diesem Lebenslauf, der zugleich ein Stück Geschichte und Kulturgeschichte bietet, lebhaftes Interesse entgegenbringen wird. Dem Übersetzer gebührt besonderer Dank.

Deutschlands Häfen und Wasserstraßen in Wort und Bild. Herausgegeben von **G. Lehmann-Felskowski**. I. Band: Seehäfen. — Verlag von Boll u. Pickardt. — 4 Lieferungen zu 1,50 Mark, Einbanddecke 2 Mark.

Lehmann-Felskowski verdankt die volkstümliche Marineliteratur bereits eine Reihe sehr schätzenswerter Arbeiten, und die Verlagshandlung von Boll u. Pickardt hat es wie bei anderen Veröffentlichungen auch hier an einer geschmackvollen Ausstattung und reichem Bilderschmuck nicht fehlen lassen, sogar die Handzeichnung kommt in hübschen Vignetten und sonstigen Abbildungen zu ihrem Recht — ein Beweis, daß es bei gutem Willen durchaus möglich ist, derartiges zu billigem Preise zu liefern. Die uns bis jetzt vorliegenden beiden Hefte behandeln Hamburg mit Altona und Cuxhaven bzw. Bremen und die Weserhäfen; die Reichskriegshäfen und die übrigen wichtigen Häfen der Ost- und Nordsee sowie der Kaiser Wilhelm-Kanal sollen folgen. Der noch ausstehende zweite Band wird die wichtigsten Binnenhäfen und Schiffahrtskanäle behandeln. Mit den Häfen und Hafenorten werden die daselbst verkehrenden Schiffe, die Werften, die Verkehrseinrichtungen und die Bedeutung ihres Seehandels besprochen. Durch den Bilderschmuck unterhaltend und durch den Text und beigegebene Pläne, Aufrisse und Querschnitte von Gebäuden und Speichern belehrend, erscheinen die Hefte als sehr nützliche Bereicherung unseres maritimen Bücherschatzes; sie würden daher auch in Bibliotheken von Unterrichtsanstalten einen geeigneten Platz finden.

England in deutscher Beleuchtung. Heft 2: Die englische Handelsschiffahrt. Von C. Schwedler. — Herausgeber der Zeitschrift „Hansa". — Verlag von Gebauer-Schwetschke.

In einer Zeit voll von politischer Spannung und Mißverständnissen erwerben sich die Schriftsteller ein Verdienst, die „den objektiven Tatbestand" feststellen und danach dem Gewitterstoff entgegenzuarbeiten beflissen sind. Ganz besonders bei diesem zweiten Heft des Unternehmens des Dr. Thomas Lenschau kommt uns diese verdienstliche Tendenz zu klarem Bewußtsein. Der Herausgeber der „Hansa" ist gewiß der Berufenste, sein Thema kurz und prägnant zur Darstellung zu bringen, und wir begnügen uns mit einem Zitat aus seinem Schlußwort, indem wir die ganze Arbeit der Aufmerksamkeit der Leser dringend anempfehlen. Schwedler wollte zeigen: „daß das gewaltige britische Seewesen kein ausgehöhlter Stamm ist, sondern einen ebenso kerngesunden wie entwicklungsfähigen Organismus darstellt", hieraus aber schließt er, daß es auf englischer Seite „einen Mangel an Selbstbewußtsein darstellt, wenn die im britischen Weltreich mit allen Mitteln der Gehässigkeit und Verleumdung gegen Deutschland wegen seiner wirtschaftlichen Erfolge von einer kleinen Gruppe gezüchtete Stimmung Gelegenheit zu weiterem Umsichgreifen findet."

Möchte dieser verständige Rat auch drüben die verdiente Beachtung finden.

Hamburgs Bedeutung auf dem Gebiete der deutschen Kolonialpolitik. Von Dr. Adolf Coppius. — Berlin, Carl Heymanns Verlag. — Preis 4 Mark.

Das rund 180 Seiten starke Buch zeigt in interessanter Weise, wie die Bestrebungen kolonialer Ausbreitung in Deutschland nicht erst den letzten 25 Jahren angehören, sondern wie nach den Anfängen einer weit zurückliegenden Vergangenheit Hamburgs unternehmende Handelsherren seit einem Jahrhundert immer von neuem den Versuch machten, in Übersee festen Fuß zu fassen, und wie sie die Pionierarbeit leisteten, an die die Flaggenhissungen der Marine anknüpfen konnten. Durch alle Arbeit früherer Zeit klingt immer die gleiche Klage, daß sie keinen nachhaltigen Erfolg zeitigen konnte, weil dem deutschen Ansiedler der starke Rückhalt der Flotte der Heimat fehlte, eine ernste Mahnung auch für die Gegenwart, unsere kaum gewonnene Seegeltung nicht wieder durch unzulängliche Rüstung zu Wasser aufs Spiel zu stellen. Das auf reichem Quellenmaterial fußende Buch ist fließend und anziehend geschrieben, wir erachten es als ein sehr nützliches Beginnen, ihm einige Stunden zu widmen.

Weltpolitische Neubildungen. Von Paul Dehn. Mit einer Einleitung von Dr. Alexander v. Peez. — Berlin, Allgemeiner Verein für deutsche Literatur.

Das oben genannte Buch kann man als den zweiten Band des im Jahrgang 1904 — Seite 1177 — besprochenen Werkes desselben Verfassers „Weltwirtschaftliche Neubildungen" bezeichnen. In beiden Büchern betrachtet er die Neugestaltung der wirtschaftlichen und politischen Welt, die in sehr hohem Maße durch die technische Befreiung der Menschheit gezeitigt ist, und die in der Bedeutung der einzelnen Akteure auf der Weltbühne so wesentliche Wandlungen hervorgerufen hat. Das vorliegende Buch behandelt die beiden großen lebenswichtigen Themata: das Ringen um die Oberseeherrschaft, in der England seinen seit 100 Jahren unumstrittenen Besitz bedroht sieht, und die gelbe Frage, die durch den neuesten Friedensschluß nichts von ihrer Aktualität eingebüßt hat. Paul Dehns Stärke beruht nicht so sehr auf der Originalität seiner Gedanken als vielmehr auf seinem enormen Sammelfleiß und in der Kritik, die er an dem von allenthalben her zusammengetragenen Material zu üben weiß. Was irgend die ernste Fachliteratur, die Gelegenheitsschrift oder die Tagespresse über den Gegenstand zu sagen wußten, alles findet Paul Dehn, trägt er zusammen und sichtet es, und so gewährt er seinem Leser einen Überblick über den Gegenstand, wie er von keinem andern modernen Schriftsteller — soweit unser Überblick reicht — geboten wird.

Daß das hier zusammengebrachte Material, insbesondere bezüglich des ersten

Themas, unendlich viel Unerfreuliches bietet, daß es aus diesem Grunde nicht eben versöhnend wirkt, sei ausdrücklich hervorgehoben; gerade dadurch wird aber der Ernst der Situation in das richtige Licht gerückt, und es kann nur als dringend erwünscht bezeichnet werden, daß ein möglichst großer Kreis sich mit dem Gegenstande beschäftige und sich danach ein Urteil bilde. Dehn hat sich durch seine neue Arbeit ein wirkliches Verdienst erworben.

Es ist eine angenehme Pflicht, die Leser der „Marine-Rundschau" auf das Erscheinen in neuer Auflage eines lange im Buchhandel leider vergriffenen, grundlegenden und bahnbrechenden Werkes aufmerksam zu machen:

Anleitung zu wissenschaftlichen Beobachtungen auf Reisen. Herausgegeben von Professor Dr. G. v. Neumayer. In zwei Bänden. 3. Auflage. — Verlag von Dr. Max Jänecke in Hannover. — Subskriptionsausgabe in etwa 12 Lieferungen zu 3 Mark.

Der Ruf des greisen Gelehrten und die bekannten Namen seiner zahlreichen Mitarbeiter bürgen dafür, daß die auf der alten Grundlage: den Interessen der Marine und der Kolonialbestrebungen zu dienen, dem heutigen Stande der Wissenschaft entsprechende Neubearbeitung ein dem Seeoffizier, dem Forschungsreisenden, dem Kolonialbeamten, dem Kolonisten unentbehrlicher Ratgeber sein wird. Die vorliegenden Lieferungen 1 und 2 bringen: Ambronn: Geographische Ortsbestimmung auf Reisen; Vogel: Aufnahme des Reiseweges und des Geländes aus dem 1. Bande und v. Luschan: Anthropologie, Ethnographie und Urgeschichte aus dem 2. Bande. M.

Weltgeschichte. Herausgegeben von Dr. Hans F. Helmolt. Fünfter Band: Südost- und Osteuropa. Von Prof. Dr. Rudolf v. Scala, Dr. Heinrich Zimmerer, † Prof. Dr. Karl Pauli, Dr. Hans F. Helmolt, Dr. Berthold Bretholz, Prof. Dr. Wladimir Milkowicz und Dr. Heinrich v. Wlislocki. Mit 5 Karten und 20 Tafeln in Holzschnitt, Ätzung und Farbendruck. — Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Helmolts Weltgeschichte (9 Bände gebunden zu je 10 Mark) hat uns zuletzt im Jahrgang 1904 — Seite 115 — beschäftigt, wegen früherer Besprechungen verweisen wir auf das 1903 erschienene Inhaltsverzeichnis zur „Marine-Rundschau", Seite 35. Wie hieraus hervorgeht, nimmt das Erscheinen des großen Werkes eine ganz ungewöhnlich lange Zeit in Anspruch, und der Herausgeber sieht sich auch veranlaßt, in der Vorrede des gegenwärtigen Bandes entschuldigend darauf hinzuweisen, daß neben der großen Schwierigkeit des Gegenstandes auch persönliche Verhältnisse in dem Kreise seiner Mitarbeiter zu der vorliegenden Verzögerung beigetragen haben. Bis jetzt liegen die Bände 1 bis 5 und 7 und 8 vor. Der gegenwärtige Band beschäftigt sich mit außerordentlich abseits gelegenen Gebieten. Wenn auch die Geschichte von Byzanz in anderen weltgeschichtlichen Werken mit größerer oder geringerer Breite zur Darstellung gelangt, so ist doch die Geschichte der Slovenen und Kroaten, der Bulgaren, Rumänen und Magyaren bisher wohl noch kaum in so handlicher Form bearbeitet worden und auch für die Vorgeschichte Rußlands und Polens, insbesondere für die Entwicklung und historische Bedeutung des Kosakentums und seiner Beziehungen zu den genannten beiden Ländern war man bisher wohl nur auf Einzeldarstellungen angewiesen, deren Zuverlässigkeit der Nachprüfung entzogen war. Man wird dem Herausgeber Recht geben müssen, daß auch die Geschichte dieser Gebiete nur deshalb bisher als nebensächlich angesehen wurde, weil sie nicht genügend bekannt war. Für die Entwicklung des heutigen Zustandes von Europa haben sie sicherlich eine in mancher Beziehung größere Bedeutung als mancherlei Vorgänge in unserem engeren Vaterlande, die in der üblichen geschichtlichen Darstellung einen breiten Raum einnehmen. Wir müssen leider darauf verzichten, dem hochbedeutsamen Werk an dieser Stelle die ihm zukommende Würdigung zuteil werden

zu lassen; wir beschränken uns darauf, abgesehen von vorstehendem, noch auf die vortreffliche Ausstattung des neuen Bandes hinzuweisen, und empfehlen ihn hiermit der Beachtung unseres Leserkreises.

Hamburgs Südfruchthandel einst und jetzt. Eine zeitgeschichtliche Studie von G. Schmidt, Kaibetriebsinspektor in Hamburg. Mit 21 Abbildungen. Zweite Auflage. — Verlag von Otto Meißner, Hamburg. — Preis 2 Mark.

Die kleine Schrift bietet ein sehr hohes allgemeines und kulturgeschichtliches Interesse, indem sie zeigt, wie sich der hamburgische Handel mit Südfrüchten, der ursprünglich gelegentlich mit wahrgenommen, seit 70 Jahren zu einem Sonderzweig geworden, zu seiner heutigen Vollkommenheit durchgerungen hat. Aus den kleinen Seglern, den sogenannten „Fruchtjagern", sind längst besondere Dampferlinien geworden, die diesen Zweig des Frachtgeschäftes als Spezialität betreiben. Hartes Lehrgeld mußte gezahlt werden, bis die Lösch- und Speicheranlagen den Bedürfnissen der sehr empfindlichen Ladung angepaßt waren, und durch Vereinbarungen mit den Zoll- und Eisenbahnbehörden wurde erreicht, daß eine am Vormittag an einem Fruchtschuppen in Hamburg verladene Sendung in der nächsten Nacht vor den Berliner Markthallen zur Entladung bereit steht. So lehrt uns die kleine Schrift, wie hanseatische Energie unter Ausnutzung aller Hilfsmittel diesen Sonderzweig und damit zugleich Hamburgs und Deutschlands Seehandel auf die heutige Höhe gebracht haben, denen das Vaterland seine wachsende Macht und Größe zu danken hat.

Die englische Kolonialpolitik und Kolonialverwaltung. Von M. v. Brandt, Wirkl. Geh. Rat. Herausgeber Dr. Th. Lenschau. — Verlag von Gebauer-Schwetschke, Halle a. S. — Preis 80 Pfennig.

Das vorbenannte Heft ist das erste in der Reihe, welche „England in deutscher Beleuchtung" zur Darstellung bringen will. Der Name des Verfassers bürgt dafür, daß hier in knappem Rahmen Mustergültiges geboten wird. In vier Kapiteln behandelt die Arbeit: die Anfänge und den jetzigen Stand des englischen Kolonialreiches; die Entwicklung der kolonialen Politik und Verwaltung; die Beschaffung der Arbeitskräfte für die Kolonien und endlich die moderne Behandlung kolonialer Fragen in England. Wie die Nutzanwendung für Deutschland nahe liegt, so ist der Verfasser auch sichtlich bestrebt, diese vor Augen zu führen. Hierin liegt der hauptsächliche Wert der kleinen Arbeit.

Zehn Kriegsmonate in der Mandschurei. Eindrücke eines Augenzeugen. Von Raymon Recouly, Kriegskorrespondent des „Temps". Autorisierte deutsche Ausgabe. — Verlag von L. v. Vangerow, Bremerhaven. — Preis 3,50 Mark.

Erinnerungen an das heiße Ringen in Ostasien haben jetzt nur noch historisches Interesse, doch werden sie noch geraume Zeit auf lebhafte Teilnahme rechnen können, das um so größer sein wird, je unmittelbarer der Berichterstatter an den Ereignissen teilgenommen hat. Dem Verfasser war es vergönnt, sich monatelang in den vordersten Reihen der russischen Armee mit großer Freiheit zu bewegen, er hat sogar Kugeln pfeifen hören und bei mancher Bestattung der Gefallenen dabei gestanden. Offenbar mit lebhafter Parteinahme auf seiten der Russen hat er doch ein offenes Auge für deren Fehler und Schwächen, und besonders beachtenswert scheint demnach sein Schlußurteil, weshalb es gar nicht anders kommen konnte und weshalb der Russe „in diesem Kriege, den er weder zu vermeiden, noch vorzubereiten verstand", unterliegen mußte. Mangelnde Voraussicht, mangelnde Erkundung, veraltete Taktik, ein minderwertiges Offizierkorps und dazu ein Feldherr, dem man höchstens Mittelmäßigkeit der Veranlagung zugestehen konnte, so hatte der Russe alles gegen sich und der Japaner alles für sich. — Auch diese Feststellung ist nicht neu, gleichwohl wird man Recoulys Buch mit Interesse lesen können.

Der Übersetzer war anscheinend kein Deutscher, wenigstens treten hier und da Sprachformen in die Erscheinung, die ein Deutscher vermeiden würde.

J. Taburno, Kriegskorrespondent der „Nowoje Wremja“: **Die Wahrheit über den Krieg!** Autorisierte Ausgabe, deutsch von C. Manfred Kyber. — Berlin 1905. Verlag von Siegfried Cronbach. — Preis 2,— Mark.

Über den nunmehr zum Abschluß gebrachten großen Krieg wird noch sehr vieles geschrieben werden, sei es, daß die Verfasser die Wahrheit „hinter den Kulissen“ suchen, oder auf dem Wege frei erfundener Spekulationen, oder auf Grund von Gesprächen im Zelt und am Lagerfeuer. Ehe die „Wahrheit über den Krieg“ wirklich authentisch und von berufener Seite zur Darstellung gelangt, müssen uns die zahlreichen Einzelschriften genügen, und sie haben, mögen auch viele reine Eintagsfliegen darunter sein, immerhin doch den Wert von Bausteinen, die man nicht unbeachtet liegen lassen darf. Durch die hier vorliegende Schrift geht ein bisher wenig hervorgetretener, aber um so bedeutsamerer Zug. Der Verfasser hat sich zur Richtschnur genommen, was die Grundlage jedes gerechten Urteils ist: „Audiatur et altera pars“. Als Russe, der es mit Rußland ehrlich meint und der ein tiefes Empfinden für Bürgerpflicht und Bürgertugend besitzt, sieht er vollkommen klar hinsichtlich aller der schweren Schäden im russischen Staatsorganismus, zugleich aber bestrebt er sich auch, den guten Seiten gerecht zu werden, und großes Vertrauen hegt er zu der Nachwirkung der tiefen und heilsamen Erschütterungen, denen Rußlands Volkskörper durch die lange Reihe von Mißerfolgen ausgesetzt gewesen ist. Will man, wenn auch nicht die volle Wahrheit über diesen Krieg, so doch ein Wahrheit suchendes Urteil darüber kennen lernen, so wird man die Schrift Taburnos mit großem Vorteil lesen. Zur vollen Wahrheit würden gleichartige Schriften aus dem japanischen Lager gehören, wo man jedoch noch beharrlich schweigt.

Die Notiz, die wir Seite 1276 des laufenden Jahrganges dem Wickenhagenschen „Jahrbuch für Volks- und Jugendspiele“ widmeten, veranlaßt uns, auch der Arbeit des Professors H. Raydt: **„Spielnachmittage“** — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig-Berlin; Preis 1,60 Mark — mit einigen Worten zu gedenken. Verfasser ist Geschäftsführer des Zentralausschusses für Volks- und Jugendspiele; seine Schrift, deren Gegenstand auf dem Fachkongreß in Frankfurt vom 15. bis 18. September verhandelt wurde, beschäftigt sich mit dem Werte der Leibesübungen beim Jugendspiel in gesundheitlicher und erziehlicher Hinsicht. Wenn darin auch hauptsächlich die Einführung der Spielnachmittage an den Schulen erörtert wird, so bildet das Spiel in diesem Sinne doch auch einen Gegenstand der militärischen Erziehung, und aus diesem Grunde dürfte die Schrift auch den betreffenden Lehrern zur Durchsicht anzuempfehlen sein. Besonders bemerkenswert ist in dem Hefte der Abdruck der Rede, die S. M. der Kaiser auf dem ersten Schulkongreß gehalten hat, der allerdings nicht 1900, sondern unseres Wissens 10 Jahre früher tagte.

Von der Seite 1119 dieses Jahrganges besprochenen Publikation **„Mit Kamera und Feder durch die Welt“** liegt uns ein neuer Band: **„Eine Reise nach Ostasien“** — Preis 6,— Mark; bearbeitet von Osw. Schroeder und Dr. Ernst Pflanz — vor. Wir erfahren bei dieser Gelegenheit, daß noch zwei weitere Bände: **„Mexiko“** mit der Heimreise über Cuba nach Hamburg und **„Quer durch Amerika“** folgen werden. Das Gesamtwerk hält sich an die Touren um die Welt, wie sie z. Zt. vom Norddeutschen Lloyd veranstaltet werden, der gemeinsam mit der Hamburg—Amerika-Linie das Zustandekommen der interessanten Publikation unterstützt hat. Der gegenwärtige Band läßt die Reise von Marseille ausgehen, führt uns durch den Suezkanal über Colombo, Singapore und Batavia nach China und von da nach Berührung von Hongkong und Shanghai nach Japan, dem mehr als zwei Drittel des ganzen Buches gewidmet sind. Ein kurzer Anhang gibt noch Auskunft über Australien und Neu-Guinea und seine Bewohner. Wie ersichtlich, ist der Gegenstand der Darstellung kein neuer, doch darf die Form als eine sehr sympathische und handliche bezeichnet werden. Insbesondere die Schilderung von Land und Leuten in Japan mit ihrer Geschichte und eigenartigen Kultur sind recht lesenswert und

geben dem Besucher wertvolle Fingerzeige. Wir stimmen dem Verfasser bei, daß die Berührung mit der europäischen Kultur an den Grundanschauungen der Japaner wohl nur wenig geändert hat; ob er deswegen berechtigt ist, die „gelbe Gefahr" gering einzuschätzen und die Japaner gewissermaßen als in der Notwehr befindlich darzustellen, ist eine Frage, über die wir hier mit ihm nicht rechten wollen. Auf ihn hat Japan einen ganz vortrefflichen Eindruck gemacht, und er bemüht sich, seine Leser daran teilnehmen zu lassen. Hierin liegt eine große Rechtfertigung für das im übrigen höchst ansprechend ausgestattete Buch.

Rudolph Ulrich: **Große Haverei.** Die Havariegrosse-Rechte der wichtigsten Staaten im Originaltext und in Übersetzung nebst Kommentar und einer vergleichenden Zusammenstellung der verschiedenen Rechte. Zweiter Band. — Berlin 1905. Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 20 Mark.

Der Verfasser hat es sich zur Aufgabe gemacht, in dem vorliegenden Bande alle auf die Haverei Bezug habenden ausländischen Gesetzesbestimmungen, insoweit sie kodifiziert sind, zusammenzustellen. Seine Zusammenstellung, die 34 Staaten umfaßt, dürfte für die meisten unserer Leser kaum von Interesse sein. Wohl aber werden einzelne von ihnen, insbesondere solche, welche von rein wissenschaftlichem Standpunkt kritische Vergleiche anstellen wollen oder welchen aus besonderen Gründen daran gelegen ist, sich über die einschlägigen Bestimmungen eines bestimmten fremden Staates näher zu informieren, sie sicherlich mit Freude begrüßen.

Dr. Max J. Loewenthal: **Das Untersuchungsrecht des internationalen Seerechts in Krieg und Frieden.** — Berlin 1905. Verlag von E. Ebering.

Das kleine Buch ist lesenswert. Es ist leicht verständlich geschrieben und übersichtlich gehalten. Den vielen Streitfragen gegenüber scheut sich der Verfasser nicht, bestimmt Stellung zu nehmen, und verteidigt seinen Standpunkt geschickt und oft überzeugend. Zu bedauern ist es, daß das Buch bereits vor Beginn des russisch-japanischen Krieges entstanden ist und daher das umfangreiche Material, das anläßlich der Vorkommnisse in diesem Kriege sich aus den Urteilen der Prisengerichte und der diplomatischen Erledigung der eingelegten Proteste ergeben hat und voraussichtlich noch ergeben wird, keine Berücksichtigung gefunden hat. Trotzdem ist der praktische Wert des Buches nicht gering, zumal es auf die kriegerischen Verhältnisse sich nicht beschränkt, vielmehr sehr eingehend auch das Untersuchungsrecht im Frieden und die hierüber abgeschlossenen Verträge behandelt.

Dr. Georg Schaps: **Das deutsche Seerecht.** Kommentar zum vierten Buche des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 und den seerechtlichen Nebengesetzen. Achte Lieferung. — Berlin 1905. J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung.

Auf das Werk, das in Lieferungen erscheint, ist bereits früher von uns hingewiesen worden. Die uns vorliegende neue Lieferung schließt mit denjenigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, welche die große und die besondere Haverei behandeln, ab. Nach einer Mitteilung der Verlagsbuchhandlung kann dem Erscheinen der Schlußlieferung noch im Laufe dieses Jahres entgegengesehen werden.

Schwarte (Major): **Festungskrieg.** Eine applikatorische Studie über den modernen Festungskampf. Heft 1: Die Tätigkeit von Angreifer und Verteidiger bis zum Gewinn der Einschließungslinie. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 6 Mark.

Es ist mit Freuden zu begrüßen, daß endlich auch der Festungskrieg von berufener Seite aus in derselben Weise applikatorisch behandelt wird, wie dies beim Feldkrieg schon lange der Fall ist. Es ist zu hoffen, daß die Kenntnis des Festungskrieges hierdurch in der Armee, die ihm wohl mehr oder weniger fremd gegenübersteht, erheblich gefördert wird. Jedenfalls ist der vom Verfasser betretene

Weg das sicherste Mittel hierfür; es gebührt ihm für das vortreffliche Werk der besondere Dank der Armee. In drei weiteren Heften soll die Studie zu Ende geführt werden. Als Kampfobjekt ist eine nach modernen Anschauungen konstruierte Festung (Wittenberg) angenommen.

Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. Drittes Heft. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Jährlicher Bezugspreis 15 Mark.

Das dritte Heft bringt sehr interessante Aufsätze über die Nordwestgrenze Indiens, über Gefechtsverluste, über das französische Generalstabswerk 1870/71, über das neue französische Wehrgesetz, über die Dauer von Schlachten und Gefechten sowie die Fortsetzung der bekannten Berichte des Majors Löffler über den russisch-japanischen Krieg.

Krafft (Hauptmann): **Die Aufgaben der Aufnahmeprüfung 1905 für die Kriegsakademie.** — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 0,90 Mark.

Eine für die Vorbereitung zur Prüfung sehr empfehlenswerte, erschöpfende Bearbeitung der Prüfungsaufgaben von 1905, zugleich ein Nachtrag zu des Verfassers „Handbuch für die Vorbereitung zur Kriegsakademie“.

Stritter (Hauptmann): **Die Disziplinarstrafordnung für das Heer vom 31. Oktober 1872.** — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 1,50 Mark.

Ein recht brauchbarer Kommentar zur Disziplinarstrafordnung, der manchem jüngeren Offizier für die Handhabung der Disziplinarstrafgewalt sicher recht willkommen sein wird.

Kunz (Major a. D.): **Die kriegerischen Ereignisse in den Kolonien im Jahre 1904.** — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 1 Mark.

Eine sehr empfehlenswerte Übersicht über den Aufstand in Südwestafrika auf Grund des bisher veröffentlichten Materials.

Reichs-Marine-Amt: **Segelhandbuch für die Färöer.** Mit 12 Stromkarten und 38 Küstenansichten auf 4 Tafeln. — Berlin 1905. Druck und Vertrieb von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Gebunden 1 Mark.

Diese Küstenbeschreibung ist in erster Linie zu Nutz und Frommen unserer Hochseefischer bearbeitet nach den neuesten dänischen Quellen. Die Anregung dazu ging vom Deutschen Seefischerei-Verein aus, und der Staatssekretär des Innern stellte die erforderlichen Mittel zur Verfügung.

Ausführung und Druck sind die gewohnten, die Stromkarten werden besonders willkommen sein. Das Anfügen der Küstenansichten in demselben Bande auf besonderen Tafeln mag aus technischen Gründen geboten gewesen sein, für die praktische Benutzung des Büchleins ist es keine Erleichterung. M.

Handbuch der geographischen Ortsbestimmung für Geographen und Forschungsreisende von Dr. Adolf Marcuse, Privatdozent an der Universität Berlin. — Verlag von Friedr. Vieweg & Sohn in Braunschweig. — Preis geheftet 10 Mark, in Halbfranzband 12 Mark.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, für Geographen, Forschungsreisende, Studierende der mathematisch-naturwissenschaftlichen Fächer, Lehrer des mathematisch-geographischen Unterrichts und Luftschiffer ein Buch zu schreiben, welches alles dasjenige enthält, was zur Bestimmung von Zeit, Breite, Länge und Azimut auf Reisen notwendig ist. Der erste Teil enthält die Grundbegriffe der astronomischen Geographie, der zweite

rechnerische Hilfsmittel und der dritte instrumentelle Hilfsmittel zur geographischen Ortsbestimmung. Diese drei Teile bilden die Vorbereitung für den letzten und wichtigsten Teil, der von den Methoden zur geographischen Ortsbestimmung handelt. Diesem Teile ist noch ein Anhang beigegeben, in welchem besondere Probleme dieser Ortsbestimmung besprochen werden. Er enthält die Berechnung genäherter Ortsbestimmungen mit Hilfe der Merkatorfunktion, genäherte Ortsbestimmungen ohne winkelmessende Instrumente und Ortsbestimmung im Luftballon.

Dem Buche merkt man an, daß es aus der Praxis heraus geschrieben ist. Es zeichnet sich durch klare Darstellung und leicht verständliche Schreibweise aus. Es ist frei von überflüssigem mathematischen Beiwerk. Besonders wertvoll wird das Buch dadurch, daß es eine große Reihe praktischer Winke enthält, die jedem, der sich mit Ortsbestimmungen zu befassen hat, sehr willkommen sein werden. Das gleiche gilt von den im vierten Teile aufgenommenen Beispielen. Seeoffizieren, welche im Vermessungsdienst tätig sind oder an welche bei sonstiger Gelegenheit die Anforderung herantritt, Orsbestimmungen auszuführen, kann das Buch warm empfohlen werden.

Korvettenkapitän a. D. Capelle.

„Denn was man schwarz auf weiß besitzt, mag man getrost nach Hause tragen." Von diesem Gesichtspunkte gingen wohl die 45000 Käufer der **Liliput-Ausgabe des Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich** aus, und die Verlagshandlung von Otto Liebmann in Berlin spekuliert jedenfalls richtig, wenn sie weitere 11000 Stück des Werkchens zum Preise von 1 Mark zum Verkauf stellt. — Unseren Lesern möchten wir gleichwohl beim Ankauf zu bedenken geben, daß es sicherlich kein Gesetzbuch gibt, dessen Text dem Laien weniger nützen kann als das „Bürgerliche", das auch dem Fachjuristen ungezählte, schwer zu lösende Rätsel aufgibt. Wer gern einen solchen Text sein eigen nennen möchte, und wer noch gesunde Augen hat, so daß er die kleine Schrift bequem lesen kann, den soll die vorstehende Bemerkung von dem Ankauf der Liebmannschen Ausgabe keineswegs abhalten.

Tierleben der Hochsee. Reisebegleiter für Seefahrer von Dr. C. Apstein in Kiel. — Verlag von Lipsius & Tischer, Kiel—Leipzig—Tsingtau. — Preis 1,80 Mark.

Verfasser bringt etwas Ähnliches, wie der Seite 1118 des laufenden Jahrganges besprochene „Strandwanderer", nur gestattete der sehr viel billigere Preis nicht, dem Büchlein so kostbare Abbildungen beizugeben, wie sie in dem anderen Werk enthalten sind. Das Buch will vor allem dem Reisenden dienen, der aus geschäftlichen Gründen oder des Vergnügens halber zur See fährt, doch wird es auch dem Berufsseemann von Nutzen sein, wenn er in der Freizeit Muße findet, sich seiner Umgebung außenbords zu widmen, oder entsprechende Aufzeichnungen zu machen Veranlassung hat. Das Buch umfaßt die gesamte Tierwelt des Wassers und der Luft und die Pflanzenwelt, soweit sie an der Oberfläche treibend in die Augen fällt. Bei jedem Organismus ist außer der bildlichen Darstellung in Schwarzdruck der Beschreibung der wissenschaftliche Name und je nachdem das Verbreitungsgebiet, die Häufigkeit des Vorkommens und die Zahl der Arten beigefügt. Ein ausführliches Sachregister erleichtert die Benutzung des fleißigen, handlich kleinen Buches, das sich gewiß bald als ein sehr willkommenes Hilfsmittel erweisen wird.

Der Führer durch Heer und Flotte von B. Friedag ist für 1906 im dritten Jahrgang erschienen und dürfte danach seine praktische Brauchbarkeit erwiesen haben. Der von uns im vorigen Jahrgange (1904, Seite 1301) gegebenen Anregung ist entsprochen worden. Wir bemerken, daß die „Oldenburg" nicht als besondere Klasse aufgeführt zu werden braucht. Dieses unter besonderen Verhältnissen entstandene Fahrzeug hat keine Nachahmung gefunden und wäre dazu auch wohl wenig geeignet gewesen.

Schiffs-Taschenbuch. Unentbehrlicher Begleiter im Schiffsdienst von **Julius Bortfeld.** — Leipzig. Verlag von M. Heinsius Nachfolger. — 4. Auflage. — Preis 3 Mark.

Das Taschenbuch erschien zuerst 1891, dann 1897, 1901 und 1905, sein Verfasser wurde unterdessen vom zweiten Offizier Kapitän beim Norddeutschen Lloyd. Seinem Werke haben wir an dieser Stelle mehrfach die verdiente Anerkennung gezollt; wir wiederholen dieselbe auch jetzt und möchten allerdings glauben, daß ein solches kleines Taschenbuch auch ohne das Wort im Titel einen unentbehrlichen Begleiter für den Schiffsoffizier auf der Brücke darstellt.

Deutschland und England. Randbemerkungen eines Hanseaten. Von **Andreas Gildemeister.** Verlag von Alexander Duncker, Berlin. Preis 50 Pf.

Auch Gildemeisters Schrift verfolgt die Tendenz, Aufklärung und damit Sichtung in den Wirrwarr von Verstimmungen zu bringen, der sich zwischen uns und unserm englischen Nachbar aufgehäuft hat. Seine Aufsätze, die im vergangenen Frühjahr in der Schlesischen Zeitung berechtigte Beachtung fanden, betonen ganz besonders den Rassenzusammenhang zwischen den Bewohnern unserer Seeküsten und des britischen Inselreichs. In diesen verwandtschaftlichen Ähnlichkeiten erblickt er die Hauptursachen des nervös gewordenen Wettstreits, zugleich aber auch den Anhaltspunkt für die Wiedergewinnung des gegenseitigen Einverständnisses. Die nunmehrige Zusammenfassung der Gildemeisterschen Aufsätze verdient die vollste Beachtung.

Aloise Bragadin: **Le funzioni della marina militare** (Estr. dell' Italia moderna). — Roma, F. Centenari & Co. 1905.

Der Verfasser führt seinen Landsleuten eindringlich das Wesen der Seemacht und ihren Einfluß auf die Zukunft Italiens zu Gemüte unter häufiger Bezugnahme auf die Entwicklung der deutschen Seemacht und dringt auf den Ausbau der Kriegsflotte, dem der Aufschwung der Handelsflotte des Seeverkehrs und der Kolonien naturgemäß folgen müsse. M.

C. M. Belli, Càpitano medico nella R. Marina e libero docente d'Igiene nella R. Università di Padova. **Igiene navale** (Schiffshygiene). — Milano 1905. — Preis 12,50 Lire.

Das vorliegende umfangreiche Werk des durch Einzelschriften über Schiffshygiene bekannten Verfassers, des italienischen Marine-Oberstabsarztes Dr. Belli, entspricht einem sich immer mehr fühlbar machenden Bedürfnis. Denn bei dem zunehmend verwickelter werdenden Bau der modernen Schiffe, besonders der Kriegsschiffe, und bei der die körperliche und seelische Gesundheit der Besatzung sehr mitnehmenden modernen Seefahrt, die das frühere beschauliche Dasein an Bord nicht mehr kennt, wird es immer schwieriger, die für die Erhaltung der Gesundheit der Schiffsbewohner nötigen vorbeugenden Maßregeln zu treffen. Die Schiffshygiene erfordert heute ein besonderes Studium. Sie muß schon beim Bau des Schiffes Berücksichtigung finden und sich während seiner Indiensthaltung frisch erhalten. Da ist es nun von großem Wert, ein Leitwerk, wie das Dr. Bellis, zu besitzen, das die bisher gemachten Erfahrungen festlegt. — Das Buch zerfällt in zwei Teile. Der erste handelt von der Hygiene des Schiffes selbst, der zweite von der der Schiffsbewohner. Zunächst wird das Schiff als Wohnraum im allgemeinen und seine Umgebung besprochen. Dann folgen Ventilation, Beleuchtung, Heizung, Trinkwasser, Bäder usw., jedes Thema in einem besonderen Kapitel. In zwei Kapiteln finden wir alsdann die Hygiene der Hauptschiffstypen der (italienischen) Kriegsschiffe, vom Panzerschiff bis zum Unterseeboot, und der Handelsschiffe, vom prächtigen Ozeandampfer bis zu den Lustjachten. Ein Kapitel ist den Hospitalschiffen vorbehalten. Dieser erste Teil erscheint als eine vollständige Abhandlung der sanitären Schiffbaukunst. Der zweite Teil umfaßt die Schilderung der hygienischen Bedingungen, die das Leben an Bord von

den Menschen fordert. Zunächst Verpflegung, Beschäftigung, Ruhe, Schlaf. Dann Bekleidung, körperliche Reinlichkeit usw. Es folgen nach kurzem Eingehen auf die Seekrankheit die Kapitel über Epidemien an Bord und ihre Vorbeugungsmaßregeln. Nach Besprechung des Hitzschlags schließt der zweite Teil mit dem Abschnitt über die erste Hilfe für die in einer Seeschlacht Verwundeten. Zahlreiche Abbildungen im Text erleichtern das Verständnis auch für die, die das Bordleben noch nicht kennen.

Das Werk hat eine wesentlich praktische Richtung und ist nicht nur für Schiffsärzte, sondern auch für Schiffsoffiziere und für Schiffbauer bestimmt. Für den deutschen Leser erregt es den Wunsch, daß der schon längst gehegte Plan, durch deutsche Marineärzte ein ähnliches Werk schaffen zu lassen, das die besonderen deutschen Verhältnisse berücksichtigt, bald zur Ausführung gelangen möge.

Dr. Uthemann.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Andrew, C. R.: »A rapid review of the life of Nelson.« — London 1905. C. A. Pearson. — 6 d.
* Baring-Gould, S.: »A memorial of Horatio Lord Nelson.« — London 1905. Skeffington & Son. — 2 sh. 6 d.
v. Blume, W.: „Militärpolitische Aufsätze." — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn. — 3,00 Mark.
Busch, Prof. Dr. W.: „England unter den Tudors." — Erster Band: „König Heinrich VII." — Tübingen 1905. J. C. B. Mohr. — 8,00 Mark.
Carlyle, Th.: „Friedrich der Große." — Berlin 1905. B. Behr. — 10,00 Mark.
* Dehn, P.: „Weltpolitische Neubildungen." — Zweite Auflage. — Berlin 1905. Verein für deutsche Literatur. — 5,00 Mark.
* Eardley-Wilmot, S.: »Nelson's last campaign.« — London 1905. E. Stanford. — 2 sh. 6 d.
Hoppenstedt: „Der Kampf um befestigte Stellungen." — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 2,80 Mark.
James, D. H.: »The siege of Port Arthur.« — London 1905. T. F. Unwin. 10 sh. 6 d.
* v. Janson, A.: „Das Zusammenwirken von Heer und Flotte im russisch-japanischen Kriege 1904/05. — Berlin 1905. R. Eisenschmidt. — 1,50 Mark.
* Josse, E.: „Neuere Wärmekraftmaschinen." — München und Berlin 1905. R. Oldenbourg. — 7,00 Mark.
* Laird Clowes, W., and Burgoyne, A. H.; »Trafalgar refought.« — London 1905. Th. Nelson & Son. — 6 sh.
* de Lanessan, J. L.: »Les enseignements maritimes de la guerre russo-japonaise.« — Paris 1905. F. Alcan. — 2,80 Mark.
* Mahan, A. T.: »Sea power in its relations to the war of 1812.« — London 1905. Sampson Low. — 36 sh.
März, J.: „Christoph Columbus und die Entdeckung der neuen Welt." — Leipzig 1906. O. Spamer. — 4,00 Mark.

Moltmann, Dr. B. H.: „Das Recht der großen Haverei." — Hamburg 1905. Eckardt & Meßtorff. — 1,20 Mark.

* Murray, St. L.: »The peace of the Anglo-Saxons.« — London 1905. Watts & Co. — 2 sh. 6 d.

* Nesper, Dr. E.: „Die drahtlose Telegraphie." — Berlin 1905. J. Springer. — 3,00 Mark.

v. Oettingen, E.: „Unter dem Roten Kreuz im russisch-japanischen Kriege." — Leipzig 1905. W. Weicher. — 5,00 Mark.

* Parsons, G. S.: »Nelsonian reminiscences.« — London 1905. Gibbings & Co. — 3 sh. 6 d.

Powles, H. H. P.: »Steam boilers, their history and development.« — London 1905. A. Constable & Co. — 24 sh.

v. Salzmann, E.: „Im Kampfe gegen die Herero." — Berlin 1905. D. Reimer. — 5,00 Mark.

* v. Schenckendorff, E., und Lorenz, Dr. H.: „Wehrkraft und Erziehung." — Leipzig 1905. B. G. Teubner. — 3,00 Mark.

Schmidt, K.: „Die Schiebersteuerungen der Dampfmaschinen und Vakuumpumpen. — Leipzig 1905. M. Schäfer. — 4,00 Mark.

* Seestern 1906: „Der Zusammenbruch der alten Welt." — Leipzig 1905. Th. Weicher. — 2,50 Mark.

* Stavenhagen, W.: „Verkehrs-, Beobachtungs- und Nachrichtenmittel in militärischer Beleuchtung." — Zweite Auflage. — Göttingen und Leipzig 1905. H. Peters. 6,00 Mark.

* Stiel, P.: „Der Tatbestand der Piraterie nach geltendem Völkerrecht." — Leipzig 1905. Duncker & Humblot. — 3,00 Mark.

Sonnenberg, E.: „Wie es am Waterberg zuging." — Berlin 1905. W. Süsserott. — 2,50 Mark.

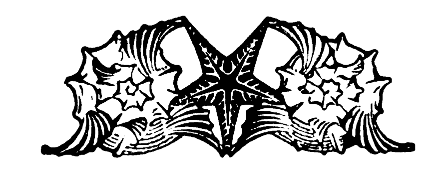
Thorpe, T. E.: »A yachtman's guide to the Dutch waterways.« — London 1905. E. Stanford. — 10 sh. 6 d.

* v. Trotha, T.: „Port Arthur als Festung und Kriegshafen." — Berlin 1905. R. Schröder. — 1,00 Mark.

* Wallace, D. M.: „Rußland." Vierte Auflage. Deutsch von Dr. phil. F. Purlitz. — Würzburg 1906. A. Stuber. — 16,00 Mark.

* White, A., and Moorhouse, E. H.: »Nelson and the twentieth century.« — London 1905. Cassell & Co. — 5 sh.

„Wiederholungsbuch der Waffenlehre." — Berlin 1906. R. Eisenschmidt. — 2,50 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Launch of the »Mississippi«. (A. N. J. vom 7. 10. 05; M. E., November 1905.)
Schlingerkiele. (H., 1905, Nr. 40.)
Schnelle Motorboote. (S., Jahrg. 7, Nr. 2.)
Sprung eines Schiffes. (Ebenda.)
Die Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie. (Ebenda.)
Verwendbarkeit von Verbrennungsmotoren zur Fortbewegung moderner Kriegsschiffe. (S., Jahrg. 7, Nr. 2, 3.)
Le discours de M. Méric, au sujet des chaudières à placer à bord de nos navires de guerre. (Q. N. vom 10. 10. 05.)
The steam turbine at sea. (E. vom 27. 10. 05.)
Combustion in boiler furnaces. (Ebenda.)
Launching of the 16000 ton battleship »Vermont«. (N. G. vom 7. 9. 05.)
Zusammenstellung über die Entwicklung des „Garibaldi"-Typs. (I. R. A. F., November 1905.)
The Dürr water-tube boiler in H. M. S. »Roxburgh«. (Eg. vom 3. 11. 05.)
The sea-going motor-launch »Iris«. (Ebenda.)
Die türkischen Zollkreuzer „Ismir" und „Beyrouth". (S., Jahrg. 7, Nr. 3.)
Battleships and armoured cruisers. (N. G. vom 26. 10. 05.)
Neues vom Dampfkesselbau. (A. S. Z., 1905, Nr. 44.)
Unterwasserpanzerschutz der Kriegsschiffe. (D. F., 1905, Nr. 11.)
Die Dampfturbine als Schiffsmaschine. (Ebenda.)
Turbinenschiffe. (A. S. Z., 1905, Nr. 36.)
Englische Ansichten über die Zukunft des Panzerkreuzers. (U., Jahrg. 8, Nr. 7.)
Neuere Motorboote mit Verbrennungskraftmaschine. (Z., 1905, Nr. 45.)
Bemerkungen über die heutigen Schiffsmaschinen und Kessel. (M. Sb., 1905, Nr. 8.)
Cochran boiler for auxiliary machinery on shipboard. (Eg. vom 10. 11. 05.)
Service speed trial of battleship »Ohio«. (M. E., November 1905.)
The size of war vessels. (Eg. vom 17. 11. 05.)
Walter's marine oil engine. (E. vom 17. 11. 05.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

L'artillerie légère des cuirassés. (M. d. F., 1905, Nr. 42.)
Feuerleitung und Schußbeobachtung beim Schießen auf große Distanzen. (M. S., 1905, Nr. 11.)
New English 12-inch gun. (A. N. J. vom 14. 10. 05.)
Naval guns old and new. (Ebenda.)
Guns versus speed. (A. N. G. vom 28 10. 05.)
Unsere Fortszerstörer. (D. A., 1905, Nr. 44.)
Informe sobre el empleo de los altos explosivos para carga de projectiles. (Re. G. M., Oktober 1905.)
Die leichte Artillerie auf dem Linienschiff der Zukunft. (U., Jahrg. 8, Nr. 8.)
Naval gunnery. (N. M. R. vom 16. 11. 05.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Sir W. White on submarines. (N. M. R. vom 19. 10. 05.)
Buoyancy of submarine boats. (A. N. J. vom 14. 10. 05.)

La construction des sous-marins en France et en Angleterre. (Y., Nr. 1441 vom 21. 10. 05.)
La vérité sur nos sous-marins. (Q. N. vom 10. 10. 05.)
Submarine boats. (Eg. vom 3. 11. 05.)
Le contre-torpilleur russe »Iskousny«. (Y., Nr. 1443 vom 4. 11. 05.)
The case of submarine »A 4«. (A. N. G. vom 4. 11. 05.)
Submarines and submersibles. (A. N. J. vom 28. 10. 05.)
Submarines. (S. A. Suppl. vom 4. 11. 05.)
Test of a torpedo shell. (S. A. vom 4. 11. 05.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Über Landungen. (M. W., 1905, Nr. 135.)
La marine et la défense des côtes. (A. Ma. vom 5. 11. 05.)
Harbour defences. (N. M. R. vom 16. 11. 05.)

Maritime und militärische Fragen.

Special British ships for the training of engine room assistants. (N. G. vom 5. 10. 05.)
Der Wert der Geschwindigkeit für das Linienschiff. (U., Jahrg. 8, Nr. 4, 5.)
Zur Übergabe des Geschwaders Nebogatoff bei Tsushima. (Ebenda.)
The damaged Russian warships at Port Arthur. (Eg. vom 20. 10. 05.)
Le recrutement des officiers de vaisseau. (Y., Nr. 1441 vom 21. 10. 05.)
Aftermath of Port Arthur. (S. A. vom 14. 10. 05.)
Die Schlacht bei Mukden. (M. W., 1905, Beiheft 10.)
Un moyen pratique pour éviter les abordages. (L. M., Oktober 1905.)
Betrachtungen über den russisch-japanischen Krieg. (M. S., 1905, Nr. 11.)
Der offizielle Bericht des Admirals Togo über die Seeschlacht bei Tsushima. (N. G. vom 7. 9. 05; M. S., 1905, Nr. 11.)
Die russisch-japanische Seeschlacht am 10. August 1904. Seetaktische Studie. (M. S., 1905, Nr. 11.)
Die Entwicklung der deutschen Kriegsmarine in ihrer Bedeutung für den deutschen Schiffbau. (S., Jahrg. 7, Nr. 2, 3.)
Le problème de la vitesse. (Q. N. vom 10. 10. 05.)
Tsushima and the higher criticism. (N. M. R. vom 26. 10. 05.)
Naval discipline. (Ebenda.)
L'avancement dans les équipages de la flotte. (M. d. F., 1905, Nr. 43.)
Contribution a l'étude du futur bâtiment de ligne. (Y., Nr. 1442 vom 28. 10. 05.)
Die Neuordnung der chinesischen Streitkräfte. (M. W., 1905, Nr. 135.)
Les enseignements maritimes de la guerre russo-japonaise. (M. d. F., 1905, Nr. 44.)
The navy in 1905. (U. S. M., November 1905.)
How Nelson fought at Trafalgar. (A. N. J. vom 28. 10. 05.)
La guerre russo-japonaise et les lessons. (Q. vom 1. 11. 05.)
Ankergeschirr und Ankermanöver. (D. F., 1905, Nr. 11.)
British harbour defences. (N. L., November 1905.)
Histoire et organisation de la Marine Indienne. (A. Ma. vom 5. 11. 05.)
The ideal warship. (N. M. R. vom 9. 11. 05.)
The state of the navy. (Ebenda.)
Zu den Fragen des Kreuzerkrieges. (M. Sb., 1905, Nr. 8.)
The naval engineer. (A. N. G. vom 11. 11. 05.)
Le Japon maritime. (Y., Nr. 1444 vom 11. 11. 05.)
Historique de la création des points d'appui. (M. F., Oktober 1905.)
Canada and the navy. (N. M. R. vom 16. 11. 05.)

Marine- und Militärpolitik, Etatwesen.

French naval programme. (N. M. R. vom 19. 10. 05.)
Une nouvelle base navale anglaise. (A. Ma. vom 20. 10. 05.)
Situation maritime de la France dans la Méditerranée. (L. M., Oktober 1905.)
Die neuen Kriegshäfen Großbritanniens Firth of Forth und Dover. (D. O., 1905, Nr. 44.)
M. Lockroy and the French programme. (N. M. R. vom 2. 11. 05.)
Legislation for the navy. (A. N. J. vom 21. 10. 05.)
Le budget de la marine. (M. d. F., 1905, Nr. 44.)
Deutschland als Seemacht. (N. M. B. vom 29. 10. 05.)
Der Landungsplan der Franzosen 1870 und der Plan des Ministers Delcassé. (U., Jahrg. 8, Nr. 8.)
Englische Politik und Heeresreform. (D. M., November 1905.)
Une hypothèse de guerre Anglo-Allemande. Le débarquement au Schleswig. (M. F., Oktober 1905.)
The navy and the invasion problem. (N. M. R. vom 16. 11. 05.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

New graving dock at Southampton. (E. vom 20. 10. 05; Eg. vom 20. 10. 05.)
Der Stapellauf des Schwimmdocks in Tsingtau. (D. K. Z., 1905, Nr. 42.)
The ports of Antwerp and London. (E. vom 27. 10. 05.)
Graving docks. Floating dry docks. (Ebenda.)
Die neuen Hafenbauten in Genua. (A. S. Z., 1905, Nr. 44.)
Über den Stand der Arbeiten am Panamakanal. (P., Nr. 838.)
The new Bombay docks. (E. vom 10. 11. 05.)
New Seaham harbour works. (Ebenda.)

Sanitätswesen.

Considérations hygiéniques sur les navires sous-marins. (A. M. N., 1905, Nr. 10.)
L'hygiène navale à bord du croiseur cuirassé »Marseillaise«. (Ebenda.)
Über Chinin-Nebenwirkungen. (S. T. H., 1905, Nr. 11.)
Estado sanitario de la armada en 1904. (Re. G. M., Oktober/November 1905.)
Vom japanischen Militärsanitätswesen. (D. O., 1905, Nr. 46.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Commissaires et administrateurs. (Y., Nr. 1443 vom 4. 11. 05.)

Rechtsfragen.

Die Behandlung fremder Schiffe in englischen Häfen. (O. L., 1905, Nr. 37.)
Die norwegische Seegesetzgebung. (H., 1905, Nr. 40.)
Das Seestraßenrecht. (Ebenda.)
Grundlagen der großen Haverei, insbesondere nach deutschem Recht. (H., 1905, Nr. 45, 46.)
Die internationale Lage eines Schiffes mit meuternder Besatzung. (M. Sb., 1905, Nr. 8.)
Internationales Kollisionsrecht. (H., 1905, Nr. 46.)

Koloniale Fragen.

Der Hottentotten-Aufstand. (M. W., 1905, Nr. 130, 131, 133.)
Dans l'Afrique allemande. (Q. vom 16. 10. 05.)
Außenhandel des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes 1904. (D. K., 1905, Nr. 21.)
Die Zukunft der deutschen Kolonialabteilung. (O. L., 1905, Nr. 40.)
Unsere afrikanischen Kolonien und ihre Zukunft. (D. M., November 1905.)
Kolonialpolitische Rück- und Ausblicke. (Ebenda.)

Zur Kriegslage in Deutsch-Südwestafrika. (D. K. Z., 1905, Nr. 45.)
Die deutschen Kolonialbeamten. (D. O., 1905, Nr. 46.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Der Modell-Schleppversuch. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 8.)
Meßverfahren. (Ebenda.)
Über die Aussichten des englischen Segelsports. (Ebenda.)
Yawl auxiliaire de croisière de 16 m 90 de longueur. (Y., Nr. 1441 vom 21. 10. 05.)
La coupe du Canada. (Y., Nr. 1442 vom 28. 10. 05.)
Rudern in England. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 9.)
Holländische Kreuzeryacht „Albatroß". (Ebenda.)

Geschichtliches.

The centenary of Trafalgar. (N. M. R. vom 19. 10. 05.)
Trafalgar. (U., Jahrg. 8, Nr. 5.)
Trafalgar und Ulm. (N. M. B. vom 22. 10. 05.)
Il tricolore d'Italia. (Ri. M., Oktober 1905.)
The French navy in 1805. (U. S. M., November 1905.)
A backwater of 1805. (Ebenda.)
The evolution of modern signalling. (Ebenda.)
The Earl of Peterborough. (Ebenda.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Der Gasmotor im Dienste der Schiffahrt. (Z., 1905, Nr. 43, 44.)
Unterwassersignale. (A. S. Z., 1905, Nr. 44.)
The future of the gas turbine. (Eg. vom 10. 11. 05.)

Nautische Fragen.

Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis.
(H., 1905, Nr. 43, 44, 45, 46.)
Nachtsignale. (H., 1905, Nr. 43.)
Bussola a liquido magnaghi modificata. (Ri. M., Oktober 1905.)
Das Leuchtfeuer zu Schelenkulen auf der Unterelbe. (H., 1905, Nr. 44.)
Leuchttürme und Seezeichen. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 9.)
Oberflächentemperaturen im südlichen Indischen Ozean 1901/1903. (H., 1905, Nr. 11.)
Ein Vorschlag erweiterter Wettersignale für die Seefahrer. (Ebenda.)
Two new compasses. (E. vom 17. 11. 05.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

La protection de la marine marchande. (Y., Nr. 1441, 1442, 1443 vom 21. 10., 28. 10., 4. 11. 05.)
Notre marine marchande. (Q. N. vom 10. 10. 05.)
Iron and steel hull steam vessels of the United States.
(S. A. Suppl. vom 21. 10., 4. 11., 11. 11. 05.)
A training service for the mercantile marine. (J. U. S. I., Oktober 1905.)
Japan's merchant marine. (N. G. vom 12. 10. 05.)
Le tonnage de la marine marchande française. (Y., Nr. 1443 vom 4. 11. 05.)
Die Bedeutung der Nordostdurchfahrt für die Schiffahrt. (A. H., 1905, Nr. 11.)
The merchant marine. (M. E., November 1905.)
La nouvelle loi sur la marine marchande. (M. F., Oktober 1905.)

Handels- und Verkehrswesen.

The commerce of the United States. (N. G. vom 5. 10. 06.)
Hongkong in 1904. (Eg. vom 20. 10. 05.)

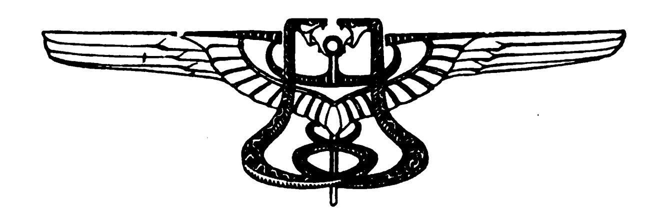
Schiffahrt im Hafen von Rotterdam 1904. (H., 1905, Nr. 40.)
Der englische Seeverkehr mit dem Auslande. (H., 1905, Nr. 43.)
Growth of Japanese commerce. (N. G. vom 12. 10. 05.)
Verkehrswege und japanische Eisenbahnbauten in Korea. (G. A. vom 1. 11. 05.)
Can London remain a great port? (S. W. vom 8. 11. 05.)
Le port de Londres et ses rivaux. (M. F., Oktober 1905.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Über Schiffsunfälle an der deutschen Küste. (H., 1905, Nr. 42.)
Steam propelled life boat. (N. G. vom 12. 10. 05.)
Ablieferung mit Marken versehener Fische. (M. S. V., 1905, Nr. 10.)
Versuchsfischerei auf Hering und Sprott 1904/05. (Ebenda.)
The accident to submarine »A 4«. (N. M. R. vom 2. 11. 05.)
Die Unglücksfälle der Fischdampfer. (H., 1905, Nr. 44.)
A novel life-saving boat. (T. M. vom 15. 11. 05.)

Verschiedenes.

Der deutsche Schiffsoffizier und seine Bestrebungen zur Hebung des Standes. (U., Jahrg. 8, Nr. 6.)
Moltke und die Flotte. (D. F., 1905, Nr. 11.)
Erklärung seemännischer Ausdrücke. (Ebenda.)
Kann Rußland seine neue Flotte im eigenen Lande bauen? (A. S. Z., 1905, Nr. 36.)



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
Q. N. = Questions navales.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstr. 68—71.

Preisarbeit.

Die „Marine-Rundschau“ wird ihren Abonnenten alljährlich eine Preisaufgabe stellen, bestehend in der Bearbeitung eines fachwissenschaftlichen Themas in einer zur Veröffentlichung in der „Marine-Rundschau“ geeigneten Form.

Für das Jahr 1906 lautet das Thema:

„Trafalgar und Tsushima“.

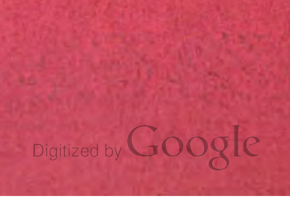
(Ein Vergleich in militärischer Beziehung und hinsichtlich der politischen Wirkungen dieser Ereignisse. Die Beschaffenheit von Personal und Material und ihr Einfluſs auf den Ausgang der Schlachten sind in Parallele zu stellen und Grundsätze für die moderne Flottenführung daraus abzuleiten.)

1. Der Aufsatz darf den Umfang von 32 Druckseiten des Formats der „Marine-Rundschau“ (zu je 950 Silben) nicht überschreiten, Skizzen und Kartenbeilagen nicht eingerechnet. Der Inhalt muß zur Veröffentlichung geeignet sein, darf also keinerlei im Interesse der Landesverteidigung geheim zu haltende oder politisch bedenkliche Angaben enthalten. Die benutzten Quellen sind anzugeben.
2. Der Aufsatz muß bis zum 1. November 1906 bei der Schriftleitung der „Marine-Rundschau“, Berlin W9, Leipziger Platz 13, eingehen, und zwar mit der Schreibmaschine geschrieben und in dreifacher Ausfertigung.
3. Der Verfasser hat sich nicht zu nennen. Dem Aufsatz ist ein Motto vorzusetzen und ein versiegelter Briefumschlag beizufügen, welcher als äußere Aufschrift das Motto trägt, während der Inhalt den Namen des Verfassers angibt. Auf dem Briefumschlag ist zum Ausdruck zu bringen, daß Einsender Abonnent der „Marine-Rundschau“ ist.
4. Die Beurteilung der Aufsätze und die Zuerkennung der Preise erfolgt durch eine Kommission, bestehend aus vier Seeoffizieren des Admiralstabes der Marine, der Marineakademie sowie der Schriftleitung der „Marine-Rundschau“, bzw. je nach dem Charakter des Themas aus Ingenieuren und höheren Beamten.
5. Es werden drei Geldpreise ausgesetzt im Betrage von 1000 Mark, 600 Mark und 400 Mark. Außerdem wird dem Erwerber des ersten Preises ein Ehrenpreis verliehen.

Die Schriftleitung der „Marine-Rundschau“ erwirbt durch die Auszahlung der Preise das Eigentumsrecht einschl. aller Übersetzungsrechte an den preisgekrönten Aufsätzen, von denen der mit dem ersten Preise ausgezeichnete in der „Marine-Rundschau“ zum Abdruck kommt, während die Entscheidung über den Abdruck der übrigen preisgekrönten Arbeiten der Schriftleitung vorbehalten bleibt.

Die Schriftleitung der „Marine-Rundschau“.







Vornehme Weihnachts-Geschenke



bieten sich der feinen Welt in den bekannt erstklassigen

Voigtländer photogr. Kameras

mit Voigtländer Optik,

Kollinear 1:6.8 u. 5.4 — Heliar 1:4.5 — Dynar 1:6

sowie ferner in allen Arten von

Theater- und Ferngläsern

Verlangen Sie den neuen Katalog Nr. 28 postfrei.

Am 17. November d. Js. fand bei dem Untergange S. M. Torpedoboot „S. 126" in treuer Pflichterfüllung seinen Tod der

Kaiserliche Oberleutnant zur See

Johannes Kaiser.

Wir betrauern tief den Verlust dieses zu den besten Hoffnungen berechtigenden jungen Offiziers und werden sein Andenken in hohen Ehren halten.

Im Namen der Offiziere der Marinestation der Nordsee

v. Bendemann,
Admiral und Chef der Marinestation der Nordsee.

Otto Siedentopf

Patentanwalt

BERLIN SW12

208 Friedrichstraße 208.

Den beiliegenden Prospekt, betreffend die

Zeitschrift Prometheus

(Verlag von Rudolf Mückenberger, Berlin W10),

empfehlen wir hiermit ganz besonderer Beachtung.

Goerz-Triëder-Binocles





Prismen-Doppelfernrohr

Militär-Modell 1899

lt. Verfügung des Königl. Preufs. Kriegsministeriums vom 8. 1. 03 in der Armee eingeführt. Vorzugspreis M. 95.—, wenn Bestellung durch eine Militärbehörde erfolgt.

Marineglas „Pernox“

von höchster Lichtstärke speziell für den Gebrauch in der Dämmerung konstruiert. Leicht und handlich, dabei kräftig und stabil. Bei 6facher Vergröfserung lassen sich mit Pernox auf 1000 m Entfernung 116 m Bildkreis übersehen.

Goerz-Anschütz-Klapp-Cameras

Erstklassig, leicht, handlich, für Zeit und Momentaufnahmen.

Bezug des Marineglas Pernox und der Goerz-Anschütz-Klapp-Camera durch alle einschlägigen Handlungen

oder durch

Optische Anstalt **C. P. Goerz** Aktien-Gesellschaft

Berlin-Friedenau 45

London	Paris	New York
1/6 Holborn Circus, EC.	22 rue de l'Entrepôt	52 East Union Sqare

Kataloge über Ferngläser und photographische Bedarfsartikel kostenfrei.

Dittmar's Möbel-Fabrik



BERLIN C,

Molkenmarkt 6

Gegründet 1836

Haus für beste Wohnungsausstattung vom Einfachsten an.

Eigene Tischlerei. Eigene Tapeziererei und Malerei. Eigene maschinelle Holzbearbeitung und Bildhauerei.

Drucksachen und Kostenanschläge kostenfrei.

Schutzkasten mit Schnellverschluss

für elektrische Installationen an Bord von Schiffen, in Bergwerksanlagen und ähnlichen Betrieben behandelt die unserer heutigen Nummer beiliegende **Nachricht Nr. 45 der Siemens-Schuckert-Werke.** — Überall, wo Schaltapparate, Sicherungen usw. elektrischer Anlagen der Gefahr nachteiliger Einwirkung von Feuchtigkeit, wechselnder Temperaturen oder Beschädigung durch äußere Stöße ausgesetzt sind, werden die genannten Apparate und Installationsteile in besonderen Gehäusen untergebracht. Ein wesentliches Erfordernis ist hierbei, daß die Kasten leicht und schnell zu öffnen und wieder zu schließen sind und jederzeit eine Kontrolle der eingeschlossenen Apparate ausgeübt werden kann. Der in der vorgenannten Veröffentlichung beschriebene Schnellverschluß D. R. P. entspricht diesen Anforderungen auf das vollkommenste und findet seiner Einfachheit und Sicherheit halber ausgedehnte Anwendung.

Marine-Messen erhalten hohen Rabatt.

Patent-Strohhalm-Zigaretten

Ganz neu!  **Ganz neu!**

Prinzess Victoria 5 Pf., Lutti 8 Pf., Palais 10 Pf.

Patent-Strohmundstück-Zigaretten

Weltberühmt!  **Weltberühmt!**

von 3 bis 10 Pf.

Tel.-Amt: I 4786, I. 5846.



Egyptian Cigarette Company, Cairo

Inh. J. & L. Przedecki.

Hoflieferanten und Hofzigarettenfabrikanten,
Lieferanten des Königl. Italienischen Staatsmonopols.

Königl. Preufs. Staats-Medaille
Für gewerbliche Leistungen
in Silber.

Tel.-Adr.: Egyptian, Berlin.

Berlin W., Passage (Kaisergallerie) **45/46.**

Frankfurt a. M., Rossmarkt 15.

Grand Prix: *Weltausstellung St. Louis 1904.*

Bei Entnahme von 500 Stück 10% Rabatt.

Fried. Krupp Aktiengesellschaft Stahlwerk Annen

früher **F. Asthöwer & Co.**

ANNEN i. Westf.

Tiegel- und Martinstahl-Façongiefserei.

Walzwerk, Façonschmiederei, mechanische Werkstätten.

Stahlformgufsstücke aus Tiegelstahl oder Martinstahl für Schiffbau, Eisenbahnbedarf, Lokomotiv- und Maschinenfabriken, Walzwerke usw., roh gegossen und bearbeitet.



Besonderheiten: **Schiffs-Steven und -Ruder,** fertig bearbeitet, in den **gröfsten Abmessungen,**

Schiffsmaschinen-Fundament-Rahmen.



G. H. Thyen, Brake (Oldenburg)

Kesselschmiede — **Schiffswerft** — **Maschinenfabrik**

Trockendock 340 Fufs lang, 42 Fufs Schleusenbreite, 14 Fufs Wassertiefe.

Platz für 4 Schiffe zugleich. Dockbreite 100 Fufs.

Telegr.-Adr.: Thyen Brakeoldenburg. — Scotts Code. — Fernsprech-Anschlufs No. 7.

Berndorfer Metallwaren-Fabrik

Arthur Krupp

Alpacca-Silber-Bestecke und Tafelgeräte
für Titl. Admiral-, Kommandeur- und Offiziermessen!

Unversilberte Alpacca- u. Zinnstahlbestecke
für Unteroffiziermessen und Mannschaftskantinen!

Rein Nickel-Kochgeschirre
für Küchenzwecke und Landexpeditionen!

Illustrierte Preislisten gratis und franko

durch

Berliner Niederlage Leipzigerstrasse 101/102
und die Depots

in Kiel: Jacob Hansen, Michael Lask
in Wilhelmshaven: Johannes Müller
in Tsingtau: E. Kroebel

für die deutschen Kolonien auch durch
von Tippelskirch & Comp.

Marine-Effekten-Futteral

Gesetzlich geschützt
Nr. 226 159.

Neue kompendiöse Form.
Länge ca. 45 cm, Breite i. d. Mitte ca. 22 cm, an den Enden ca. 12 cm, Höhe ca. 20 cm.



zur Aufnahme für **Gala-Hut, Epauletten** mit Kantillen, **Schärpe,** Kragen usw.

Diese **gefällige Form** ist dem Marine-Hut angepaßt, erfordert demnach **viel weniger Raum** als die bisherigen Koffer. Auf Lager halte ich diese **dauerhaft** gearbeiteten Futterale mit starkem **Köperdrell,** schwarz lackiert oder mit schwarzem Glanz-**Wachstuch** bezogen.

Zu haben nur in allen Marine-Effekten- und Uniform-Geschäften.

Alleiniger Fabrikant

Eugen Suhl,

Fabrik von Futteralen und Kartons für alle Marine- und Militär-Effekten,

Berlin SW., Lindenstrafse 70.

Bremer Qualitäts-Zigarren

sind als passendstes **Weihnachtsgeschenk** sowie auch für den **Weihnachtsbedarf** sehr zu empfehlen. Wir bitten daher unsere geschätzten Abonnenten, die unserer heutigen Nummer beiliegende Weihnachts-Spezialofferte der rühmlichst bekannten **Bremer Zigarrenfabrik** von **Heinrich Müller, Bremen,** zu berücksichtigen. Die Firma ist von **150000 Mitgliedern** angesehener Vereine Lieferantin und bietet somit eine vertrauenswürdige und leistungsfähige Bezugsquelle für wirkliche Qualitätszigarren. Gemäß den Bezugsbedingungen ist jegliches Risiko ausgeschlossen. Die Offerte enthält ganz vorzüglich als Weihnachtspräsent geeignete sogenannte **Sortimentskisten,** welche außerdem noch den Vorzug haben, daß man täglich etwas Anderes rauchen kann und dadurch eine angenehme Abwechslung hat. — Ein Versuch wird sicherlich befriedigen.


Internationale
Schiffsbedarf-
Gesellschaft
CARL BÖDIKER & Co
AKTIENKOMMANDITGESELLSCHAFT.
„Zur Vermeidung von Verwechslungen mit kleinen Firmen
bitte den Namen „BÖDIKER" beachten."

SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

G. m. b. H.

Kriegs- und Schiffbautechnische Abteilung

BERLIN SW, Askanischer Platz 3.

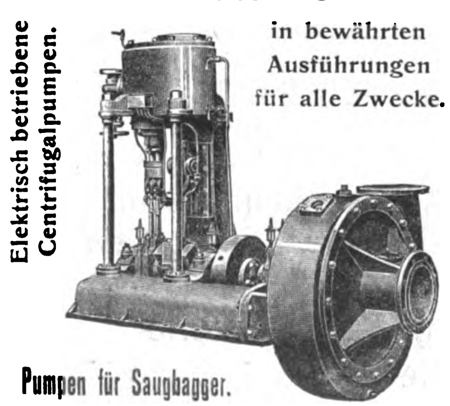
Geschäftsstelle für elektrische Anlagen aller Art für Landheer, Festungen, Kriegs- und Handelsmarine und damit zusammenhängende Betriebe.

Vertreten
in HAMBURG, KIEL, BREMEN durch Hanseatische Siemens-Schuckertwerke,
in STETTIN, DANZIG, KÖNIGSBERG sowie in den grösseren Handelsplätzen der Erde durch Technische Bureaux.

Ausführung ganzer elektrischer Schiffsanlagen. Spezial-Dynamos und -Motoren. Schiffswinden jeder Art. Ventilatoren. Umsteuermaschinen. Ruderantriebe. Scheinwerfer. Leuchtfeuer. Signallaternen. Wasserdichte Lampen, Schalter, Ansteckdosen, Abzweigdosen, Schalttafeln jeder Art. Automobile. Motorboote. Alle Arten Leitungen und Kabel. Isolationsmaterial für hohe Temperaturen.

Centrifugal-Pumpmaschinen

für Schiffe



Menck & Hambrock

Altona-Hamburg 48.

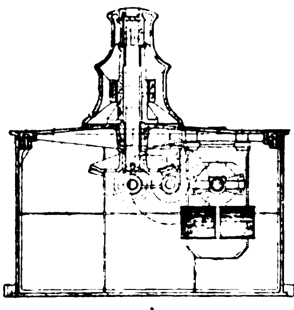
Alfred Gutmann,

Aktiengesellschaft für Maschinenbau

Ottensen b. Hamburg

baut und empfiehlt bei kurzen Lieferzeiten

Hebezeuge aller Art



als:

Winden, Krähne, Aufzüge, Spills, Morton-Slips, Paternoster-Werke etc. etc.

für Hand-, hydraulischen oder elektrischen Betrieb.

Prospekte und Kostenanschläge frei.

Für

Marinekadetten! Fähnriche! Einjährige!

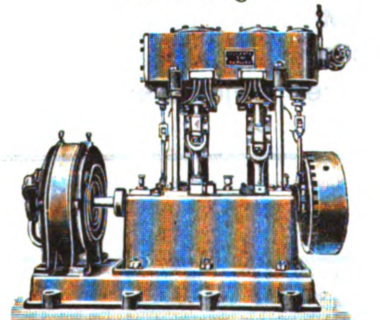
Wissenschaftliche Lehranstalt

(vorm. Dr. Schrader)

Düsternbrook Nr. 44 KIEL Düsternbrook Nr. 44

Ausführliche Prospekte durch die Direktion.





Schiffsbeleuchtung und Dampfdynamos.

Otto Siedentopf

Patentanwalt

BERLIN SW 12

208 Friedrichstraße 208.

Inserate finden in der „Marine-Rundschau“ die weiteste Verbreitung.



Erste und älteste Spezialfabrik

liefert zu

Erdbohrungen und Tiefbohrungen

alle Maschinen und Werkzeuge

zur Gewinnung von Wasser, Salzen, Ölen, Kohlen

etc.

zu **Bodenuntersuchungen**

Handtiefbohr-Apparate

für 1 bis 30 Meter Tiefe

Katalog (deutsch, franz., engl., russisch) zu Diensten

Export nach allen Ländern

Telegramm-Adresse: Tiefbauwerk Nürnberg

A B C Code used.



„Panzer“ Act.-Ges.

Abteilung Gufsstahlwerk:

Wolgast i. P.

fertigt als Besonderheit:

Formgufs

aus Siemens-Martin-Stahl in dichtem sauberen Gufs, zweckentsprechender Härte und Zähigkeit.

Auf den diesem Hefte beiliegenden Prospekt

Aus Natur und Geisteswelt

des **Verlages von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin** machen wir unsere Leser hiermit ergebenst aufmerksam.

= **Lieferant der Kaiserlichen Marine.** =

Telephon-, Signal- und Kommando-Apparate baut als Spezialität =

Ernst Pabst,

Bellevue-Cöpenick bei Berlin.

Elektrische Taschen-Lampen

in allen Preislagen

Trocken-batterien,

prima Qualität

Export-Füllbatterien, ***das beste, was existiert***

Manufaktur Urania

Adolf Kirchhoff

Berlin-Schöneberg, Hauptstr. 17

Man verlange Katalog unserer Neuheiten gratis

Otto Siedentopf

Patentanwalt

BERLIN SW12

208 Friedrichstraße 208.

Achtung!!! Durch äusserst günstige Abschlüsse so **auffallend billige Preise.**

Jägertabak, hochf. Aroma, 10 Pfd.-Kolli **nur M. 3,75.**

Zigaretten ff., 1000 Stück **nur M. 3,80.**

Zigarren vorzügl. Qualität, 5 Pfg.-Zigarre, 1000 Stück **nur 13,— M.** usw.

Gegen Einsendung des Betrages (auch Marken), Nachnahme 30 Pfg. mehr. — Auch beste Gelegenheit für Händler.

Martin Classen, Hamburg 8,

Zeughausmarkt 45.

Howaldtswerke-Kiel.

Schiffbau, Maschinenbau, Giesserei und Kesselschmiede.

Maschinenbau seit 1838 •• Eisenschiffbau seit 1865 •• Arbeiterzahl 2500.

Neubau und Reparaturen von Schiffen, Docks und Maschinenanlagen jeglicher Art und Grösse.

Spezialitäten:

Metallpackung, Temperaturausgleicher, **Asche-Ejektoren,** D. R. P. Cedervall's Patentschutzhülse für Schraubenwellen, D. R. P. Centrifugalpumpen-Anlagen für **Schwimm-** und Trockendocks. **Dampfwinden, Dampfankerwinden.** Zahnräder verschiedener Grössen ohne Modell.

Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. von Bremen & Co.

mit beschränkter Haftung.

Rödingsmarkt 35 •• **HAMBURG** •• Rödingsmarkt 35.

Fabrik von Taucherapparaten aller Systeme.

Elektrische Lampen und Telephoneinrichtungen für Taucherapparate. — Atmungs- und Löschapparate für Feuerwehren, sogenannte Feuertaucher, Rauchschutzapparate zur Löschung von Schiffsbränden, für Schiffswerften und alle sonstigen industriellen Betriebe.

Viele wichtige Neukonstruktionen. Zentrifugalpumpen und Dampfpumpen jeder Gröfse.

Flaggen Minuth, Berlin

Oranienstr. 6.

Fernsprecher: IV. 7876

Ritter's Original-Patent automat. Dampfschmierapparat.

D. R. P. **Anerkannt vollkommenster Apparat.** D. R. P.

Enorme Ölersparnisse! Enorme Ölersparnisse!

Nur echt, wenn mit meiner Schutzmarke.

Für eincylindrige Maschinen.

Ueber 22000 im Betriebe bei der Kaiserl. Marine, den Königl. Staatsbahnen und Werkstätten, sowie den bedeutendst. Dampfschiffahrtsgesellschaften, Werften, Dampfmaschinenfabriken, Berg- u. Hüttenwerken etc.



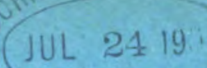
Eingetragene Schutzmarke.

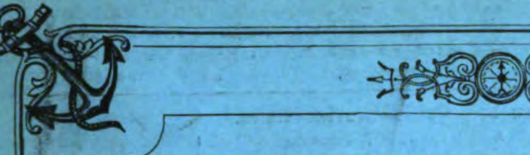
Genaueste Regulirung und bei höchster Tourenzahl absolut sicher und geräuschlos arbeitend. — Elegante und sorgfältige Ausführung. — Keine zerbrechlichen Theile.


Vierstempelige Schmierpresse.

Spezialapparate mit 1, 2, 3, 4, 6 und 8 Stempeln für Lokomotiven, Heissdampfmaschinen etc.

Etabliert 1848. **W. Ritter, Maschinenfabrik, Altona.** Etabliert 1848.





Juli 1905.



Marine-Rundschau.



16. Jahrgang. 7. Heft.



Berlin.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.



Die „Marine-Rundschau“ erscheint monatlich einmal (für die Monate August—September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Redaktion.

Redaktion: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.
Verantwortlich: Geheimer Admiralitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,
also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Vertretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Redaktion überlassen.

Inhalt:

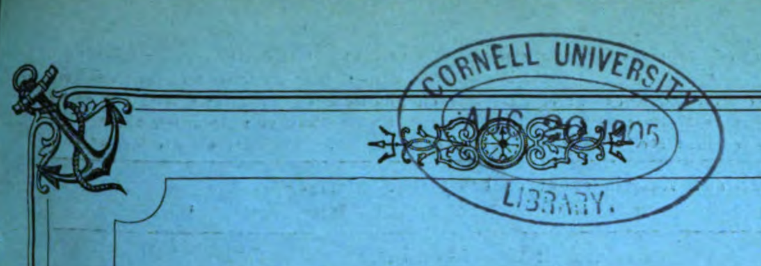
Seite

Die Schlacht in der Koreastraße. (Mit 1 Skizze.) . . . . . 817—828
Schulbildung und Seeoffizierlaufbahn. Von einem Seeoffizier . . . . . 829—835
American Naval Policy. (Mit 1 Skizze.) . . . . . 836—846
Die Neuordnung der französischen Marineräte . . . . . 847—854
Die Sommerversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft in Danzig. 21. bis 24. Mai 1905. (Mit 1 Abbildung.) . . . . . 855—861
De Lanessan und Lockroy zum französischen Flottenprogramm . . . . . 862—869
Die wirtschaftliche und handelspolitische Bedeutung der Weltmeere. Von Dr. Max Eckert, Kiel . . . . . 870—889
Über die Vermessung des deutschen Schutzgebietes in der Südsee. (Mit 1 Karte und 1 Textskizze.) . . . . . 890—903

Rundschau in allen Marinen . . . . . 904—926
Deutschland. S. 904. — England. S. 908. — Frankreich. S. 914. — Vereinigte Staaten von Nordamerika. S. 918. — Rußland. S. 922. — Italien. S. 924. — Japan. S. 925. — Schweden und Norwegen. S. 925.
Literatur . . . . . 927—934
Inhaltsangabe von Zeitschriften . . . . . 935—939


Viscose
spart!
enorm!
Ungeeignetes
Cylinderoel
Maschinen
Bruch!
Betriebs-
Störungen!
!„Heureka
Viscose"!
für
schwerste Drucklager!
Jeder Versuch überzeugt!
Unübertrefflich
bestes Schmieröl für:
Heiſsdampfmaschinen
Gasmotoren
Automobile
Turbinen
Luft-Kompressoren
Eis-Maschinen
Dynamos.
Viscose
Das
Beste!
Das
Billigste!
Max Arthur Krause
Chemische Fabrik
Berlin - Charlottenburg.

Gedruckt in der [illegible]



August/September 1905.



Marine-Rundschau.



16. Jahrgang. 8./9. Heft.



Berlin.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.



Die „Marine-Rundschau“ erscheint monatlich einmal (für die Monate August—September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Redaktion.

Redaktion: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.

Verantwortlich: Geheimer Admiralitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Vertretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Redaktion überlassen.

Inhalt:

Seite

Ersatz, Ausbildung, Beförderung der Seeoffiziere der Hauptseemächte . . . . 941—957

Die wirtschaftliche und militärpolitische Stellung der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean. Von Kapitänleutnant Raeder . . . . 958—1007

Das französische Kabelnetz in Ausführung und Projekt. (Mit 1 Karte.) Von Oberleutnant zur See Gartzke . . . . 1008—1028

Die Marineliteratur im Jahre 1904 . . . . 1029—1053

Die Seeschlacht bei Tsushima. (Mit 3 Skizzen und 1 Karte.) . . . . 1054—1066

Rundschau in allen Marinen . . . . 1067—1097

Deutschland. S. 1067. — England. S. 1072. — Frankreich. S. 1079. — Rußland. S. 1086. — Vereinigte Staaten von Nordamerika. S. 1088. — Japan. S. 1095. — Schweden und Norwegen. S. 1096. — Bulgarien. S. 1097.

Verschiedenes . . . . 1098—1115

Nauticus 1905, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. S. 1098. — Studie über die Seestrategie. Von René Daveluy. S. 1102. — Neue Bestimmungen für die Seeoffizierprüfung in der französischen Marine. S. 1106. — Die für das Jahr 1906 geplanten Indiensthaltungen der französischen Marine. S. 1110.

Literatur . . . . 1116—1122

Inhaltsangabe von Zeitschriften . . . . 1123—1127


Viscose
spart!
enorm!
Ungeeignetes
Cylinderoel
Maschinen
Bruch!
Betriebs-
Störungen!
!„Heureka
Viscose"!
für
schwerste Drucklager!
Jeder Versuch überzeugt!
Unübertrefflich
bestes Schmieröl für:
Heifsdampfmaschinen
Gasmotoren
Automobile
Turbinen
Luft-Kompressoren
Eis-Maschinen
Dynamos.
Viscose
Das
Beste!
Das
Billigste!
Max Arthur Krause
Chemische Fabrik
Berlin - Charlottenburg.
Aus den Betriebs-Berichten:
. . dafs sich das von Ihnen zur Schieber- und Kolbenschmierung der Heifsdampf-Lokomotiven
gelieferte Heifsdampf-Zylinderöl „Viscose 401" bewährt hat.
Kgl. Eisenbahndirektion Berlin.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68–71.





Oktober 1905.



Marine-Rundschau.



16. Jahrgang. 10. Heft.



Berlin.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.





Die „Marine-Rundschau“ erscheint monatlich einmal (für die Monate August—September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Redaktion.

Redaktion: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.
Verantwortlich: Geheimer Admiralitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,
also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Vertretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Redaktion überlassen.

Inhalt:

Seite

Die finanzielle Seite des russisch-japanischen Krieges. Von Prof. Dr. Helfferich . . . 1129—1190

Sommerversammlung der Institution of Naval Architects in London. 19. bis 21. Juli 1905 . . . 1191—1201

Das neue französische Flottenprogramm und der Haushaltvoranschlag der Marine für das Jahr 1906 . . . 1202—1209

Moltke und die Flotte. Von v. Schmerfeld, Hauptmann, zugeteilt dem Großen Generalstabe . . . 1210—1232

Rundschau in allen Marinen . . . 1233—1268
Deutschland. S. 1233. — England. S. 1239. — Frankreich. S. 1246. — Rußland. S. 1250. — Italien. S. 1254. — Vereinigte Staaten von Nordamerika. S. 1257. — Dänemark. S. 1267. — Schweden. S. 1267. — Japan. S. 1268.

Verschiedenes . . . 1269—1274
S. M. S. „Olga“. S. 1269. — Sanitätsbericht über die Kaiserlich Deutsche Marine für den Zeitraum vom 1. Oktober 1902 bis 30. September 1903. S. 1273.

Literatur . . . 1275—1281

Inhaltsangabe von Zeitschriften . . . 1282—1288

Anzeigen.



Stets Lager halten!
Rechtzeitig bestellen!

. . . bestätigen wir Ihnen mit Vergnügen, dafs wir mit Ihrem **Victoria-Caloricid sehr zufriedenstellende Resultate** erzielt haben.

Wir haben dasselbe **wiederholt** zur Kühlung heifser und dampfender Lager **während** des Betriebes verwendet, und zwar sowohl bei unserer **Haupttransmission** als auch beim **Hauptlager** unserer Dampfmaschine, und konnten eine **rasche, sichere** und **geradezu frappante Wirkung** konstatieren.



Kein Betrieb ohne Victoria-Caloricid!

Victoria-Caloricid eiligst eine Ladung senden

MAX ARTHUR KRAUSE
BERLIN-CHARLOTTENBURG

Eine erste Nachricht vom Mars.

Max Arthur Krause's altbewährtes, preisgekröntes, weltberühmtes

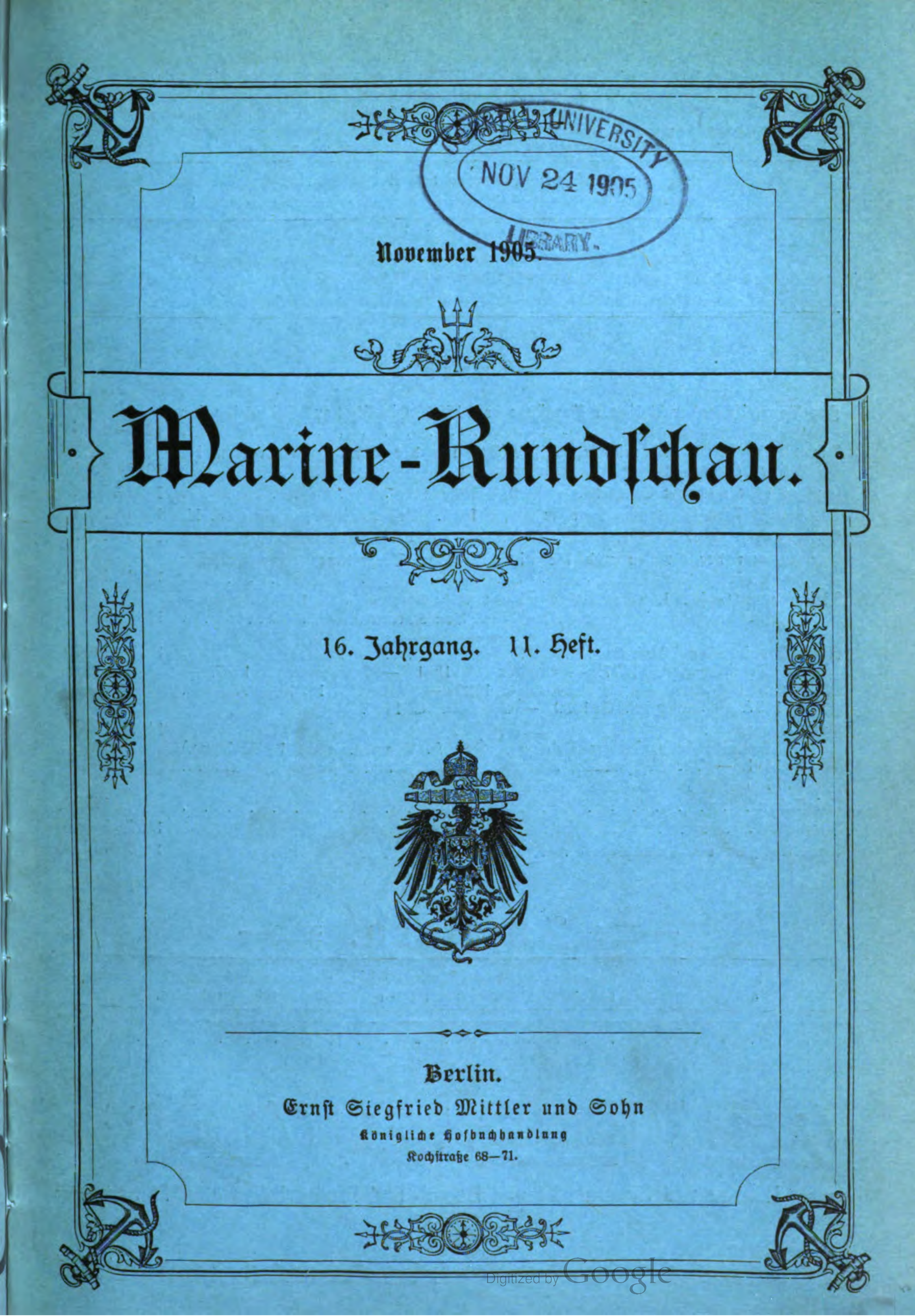
VICTORIA = CALORICID

ein viscosives Concentricum (Zusatzpräparat zu den üblichen Schmierstoffen) ist die beste, sicherste, im Gebrauch billigste Hilfe zur Verhütung und Kühlung heißer Lager während des Betriebes, ohne irgendwelche Nachteile für die Lager. Unübertrefflich zum Einlaufen neuer Maschinen zwecks Herstellung tadelloser Friktionsspiegel, zur Beseitigung drohender Betriebsstörungen, Maschinenbruch, Feuersgefahr, Kolbenbrummen, Schieberpfeifen, zur Vermeidung nutzloser Brenn- und Schmierstoffverschwendung und der damit verbundenen Verunreinigung der Maschinenräume, zur Reduktion des Reibungsverlustes auf ein ideales Minimum.

Spart viel Zeit, Kraft, Geld, Kohlen, Ärger, Streit etc.

Beweis: Die Betriebsberichte.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68—71.



November 1905.

Marine-Rundschau.

16. Jahrgang. 11. Heft.

Berlin.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.

Die „Marine-Rundschau“ erscheint monatlich einmal (für die Monate August—September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Redaktion.

Redaktion: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.

Verantwortlich: Geheimer Admiralitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Inhalt:

Seite

Zur Beurteilung der Pekinger Vorgänge von 1898. Ein Blatt aus Chinas jüngster Geschichte von Sinicus . . . . . 1289—1306

Die wirtschaftliche und militärpolitische Stellung der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean. Von Kapitänleutnant Raeder. (Schluß.) . . . . . 1307—1321

Einiges über moderne Seetaktik. (Mit 3 Abbildungen.) . . . . . 1322—1332

Die französischen Flottenmanöver im Jahre 1905. Von Kapitän zur See z. D. M. 1333—1344

Sprengungen unter Wasser. (Mit 5 Abbildungen.) Von C. E. Bichel, Hamburg 1345—1357

Der Stamm der Friesen und die niederländische Seegeltung. Von Professor Dr. Dietrich Schäfer . . . . . 1358—1366

Meinungsaustausch. I. Flaggschiffe und ihre taktische Stellung. (Mit 1 Abbildung.) — II. Zur Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe. Von Korvettenkapitän Gädeke . . 1367—1376

Rundschau in allen Marinen . . . . . 1377—1400
Deutschland. S. 1377. — England. S. 1381. — Frankreich. S. 1387. — Vereinigte Staaten von Nordamerika. S. 1390. — Italien. S. 1393. — Rußland. S. 1397. — Dänemark. S. 1399. — Schweden. S. 1400.

Verschiedenes . . . . . 1401—1406
Seetaktik in zerstreuter Ordnung. Von H. Vignot. (Mit 1 Abbildung.) S. 1401. — Der Gesetzentwurf über die Dienstpflicht in der französischen Marine. S. 1405.

Briefkasten 1406

Literatur . . . . . 1407—1415

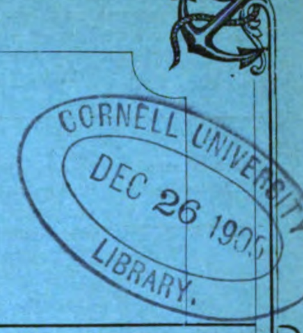
Inhaltsangabe von Zeitschriften . . . . . 1416—1420

Anzeigen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68–71.







Dezember 1905.



Marine-Rundschau.



16. Jahrgang. 12. Heft.



Berlin.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.





Die „Marine-Rundschau“ erscheint monatlich einmal (für die Monate August—September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich ℳ 2,50. Einzelpreis der Monatshefte [illegible],—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die [illegible]tellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Redaktion.

Redaktion: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.
Verantwortlich: Geheimer Admiralitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,
also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Vertretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Redaktion überlassen.

Inhalt:

Seite

Die Marine-Vorlage 1906 . . . . 1421—1432
Bemerkungen zur Flottennovelle und Denkschrift zum Etat 1906. (Mit 1 Dislokationskarte.) . . . . 1433—1453
Grundlegende Artilleriefragen für die Armierung von Schiffen. Von Oberst z. D. W. v. Scheve . . . . 1454—1466
Nelsons Taktik in der Trafalgar-Schlacht. (Mit 11 Abbildungen.) . . . . . . 1467—1486
Das Unterwasserboot im Kriege. (Mit 1 Abbildung.) . . . . 1487—1496
Die Schaffung des deutschen Kabelnetzes. Von Dr. R. Hennig . . . . 1497—1503
Über Pflichten der Neutralen im Seekriege . . . . 1504—1512
Meinungsaustausch 1512

Rundschau in allen Marinen . . . . 1513—1541
Deutschland. S. 1513. — England. S. 1519. — Frankreich. S. 1524. — Vereinigte Staaten von Nordamerika. S. 1528. — Italien. S. 1534. — Japan. S. 1536. — Rußland. S. 1538. — Österreich-Ungarn. S. 1539. — Schweden. S. 1540. — Norwegen. S. 1541. — Griechenland. S. 1541. — Türkei. S. 1541.
Verschiedenes . . . . 1542—1546
Motorboote für Kriegsschiffe. S. 1542. — Neuregelung der Kommandoverhältnisse in den französischen Flottenstützpunkten. S. 1542. — Die Neuordnung der französischen unterseeischen Verteidigung. S. 1544.
Briefkasten 1546
Literatur . . . . 1547—1558
Inhaltsangabe von Zeitschriften . . . . 1559—1564

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstr. 68—71.

